1940

1.1.40	Lars Magnus Trozelli	+	Torpederad, N 58° 08′ - W. 1° 41′
3.1.40	Svartön	+	Torpederad vid Kinnairds Head
5.1.40	Fenris	+	Sänkt av rysk ubåt vid Sydostbrotten
5.1.40	Konung Oscar		Kapad och släppt.Riga-Stockholm
7.1.40	Dicido	+	Grundstött, vrak vid Tjörveneset
11.1.40	Sylvia	+	Torpederad med man & allt Nordsjön
13.1.40	Heimdall		Bombskadad i Åbo hamn

KRONOLOGISKT REGISTER

18.1.40	Pajala	+ Torpederad W Kirkwall
18.1.40	Foxen	+ Torpederad 85'OtS Pentland Sound
18.1.40	Flandria	+ Torpederad N.54° 0'- 0. 3° 40'.
19.1.40	Patria	+ Torpederad -"- -"-
21.1.40	Andalusia	+ Försvunnen på resa Bordeaux-Göteborg
21.1.40	Ask	Kvarhållen i the Downs- minskakningar.
22.1.40	Gothia	+ Torpederad 45'NW St. Kilda.Hebriderna
25.1.40	-	Prejningar av Gotlandsbåtarna
2.2.40	Fram	+ Torpederad i Aberdour Bay,Skottland
3.2.40	Mertainen	Bombad vid Flamborough Head.
6.2.40	Wirgo	+ Bombad i samk på Föglöfjärden,Åland.
7.2.40	Norna	+ Försvunnen på resa Gibraltar-Göteborg
8.2.40	Ingarö	Kollision i engelsk konvoj
11.2.40	Orania	+ Torpederad 65'NO Shetland
12.2.40	Dalarö	+ Torpederad ,N.56° 35'- W.11° 50'
16.2.40	Liana	+ Torpederad 20'NNW Kinnairds Head
16.2.40	Osmed	+ Torpederad -"- -"-
19.2.40	Mansuria	Kollision 15'S. Cape Tinoso,Spanien
19.2.40	Bohus	+ Kapad vid Hållö, konfiskerad
19.2.40	Start	+ Kapad vid Hållö, -"-
19.2.40	Buenos Aires	Kapad vid Hållö, frigiven
24.2.40	Santos	+ Torpederad Ö Kirkwall
25.2.40	Nordia	+ Kollision i konvoj 70'WSW Frojsoen
27.2.40	Storfors	+ Kollision 13'SO Longstone fyr
29.2.40	Rosafred	Skadad av explosion, Oslofjorden
2.3.40	Lagaholm	+ Torpederad ,N.59° 20'- 0. 5° 32'
16.3.40	Osman	+ Grundstött vid Risör och vrak
17.3.40	Dagny	Flygattack vid Skotska kusten
19,3.40	Tor	Kollision med jagaren Imperial i Konvoj
20.3.40	Värmdö	Flygattack vid Scapa Flow
20.3.40	Utklippan	Flygattack -"-
22.3.40	Sandö	+ Kollision med Nuolja i Oslofjorden
22.3.40	Nuolja	Kollision med Sandö -"-
28.3.40	Ring	Skadad i flygattack vid Shetland
28.3.40	Osric	-"- -"-
28.3.40	Josef Bergendorff	Vrakkollision vid Horns Rev
9.4.40	Sveaborg	+ Torpederad , N 63° 0'- W.7° 30'
9.4.40	GG 144 Dagny	+ Minsprängd 40'NW Hanstholm
9.4.40	GG 177 Inez	+ Minsprängd 40'NW Hanstholm
9.4.40	Albert	+ Kapad i norsk hamn
9.4.40	Balticia	+ Kapad i norsk hamn
9.4.40	Brita	+ Kapad i norsk hamn

KRONOLOGISKT REGISTER

9.4.40	Brita	+Kapad i norsk hamn
9.4.40	Dahlia	+ Kapad i norsk hamn
9.4.40	Edda	+ Kapd i norsk hamn

LARS MAGNUS TROZELLI 1.1.40

KLÖVS AV TORPED I NORDSJÖN PÅ RESA I BARLAST TILL BLYTH. FÖRSKEPPET FLÖT I 7 MINUTER. SJU MAN DÖDATS. 14 av de 15 ÖVERLEVADE SKADADE. ENGELSK JAGARE BÄRGAT DE ÖVERLEVANDE OCH SATT ÖVER DEM I NORSKA ss ASK.

LARS MAGNUS TROZELLI 1.1.40

Rapport:

Avgick Köpenhamn 27.12.39 destinerad till Blyth. Utan last. VB i bottentankarna 2-6. Djupg.F.6′6″- A. 11′3″. 22 ombv Befh och 2e styrman på bryggan, utkik på backen.
Sönderspängdes och sjönk den 1.1.40 kl.11 f.m. på lat.N.58°08′-W 1° 41′.
Laber SW vind, smul sjö, god sikt. 7 dödades, 14 skadades Orsak:kriget.

xxxx xxxx xxxx

Onsdag 27.12.39 kl.15.40 avgått från Köpenhamn.
Kl.17.10 lämnat lotsen vid Taarbeck.
Fortsatt resan inom svenskt och senare norskt territorialvatten.
Söndag 31.12 kl.07.20 lämnat den norske kustlotsen vid Skudenes och kl 07.30 pejlat Getungens fyr i magn.N 42° W, distans 2′,logg= 0.
Därefter styrt rv S 89° W i 203 distansminuter.
Måndag 1.1.40 kl.04 ändrat kurs till rv S 17° W ,vilken kurs hölls till kl.11 f.m. då fartyget troligen träffades av en torped akterut om BB. Positionen var då N.58° 08′- W.1° 41′. Explosionen var så kraftig att fartyget klövs i två delar varav den aktre sjönk omedelbart. Förskeppet flötii 7 minuter enligt uppgift av kaptenen på ss Ask av Bergen som befann sig 4′från L.M.Trozelli då explosionen inträffade. Flotten på akterdäck och båda de utsvängda livbåtarna blevo sönderslagna. Till förflotten kom 5 personer vilka höllo sig kvar där då förskeppet sjönk,trots att detta reste sig och stod från bryggan lodrätt över vattnet. Ytterligare tre personer kommo på flotten och kunde från denna ses några som höll sig fast vid vrakrester. En brittisk jagare och två ångare styrde mot platsen Jagaren satte ut två båtar som tog upp 15 överlevande och sedan satte dem ombord å ss Ask, där befäl och besättning gjorde allt de kunde för dem. Nästan alla voro skadade och vid ankomsten till Bergen måste 4 man läggas in på sjukhus.

Norrköping den 8.1.1940
Gustaf Sverin
Befh.

Sjöförklaring i Norrköping 11.1.40

Sakkunniga: Hamnkaptenen B.J.Andersson och sjökapten Henry Lindh
Föreståndaren för Holmens Bruks & Fabriks AB rederiavd, Einar Nilsson infunnit sig. Alla skeppspapper förlorade.
Befh. Sverin: Vid explosionen var L.M.Trozelli tvärs Firth of Moray o låg N 17 O i förhållande till Rattery Head i sydliga delen av denna havsvik. Vid tillfället satt befh och skrev i sin hytt och 2e styrman Blomberg hade vakten på bryggan. Utkik på backen var matros Brundin. Lättmatros Larsson stod till rors. Därjämte hade den omkomne matrosen

L.M.TROZELLI 1.1.40

Nils Olofsson varit indelad till den ifrågavarande vakten 08-13 och tjänst gjort som ordonnans åt vaktbefälet. Han var vid explosionen borta från bryggan i det ärendet. Kurserna i rapporten fastställt ur minnet och positionen vid explosionen erhållits från befh på ss Ask. Befh höll före att en torped träffat fartyget eftersom en mina huvudsakligen verkar uppåt medan denna explosion verkat lika mycket i sidled som uppåt. Vid smällen förlorade befh antagligen medvetandet någon minut, ty då han med skepps-pappren i en väska kom utrusande på fördäck var akterskeppet redan försvunnet. Två Engelska jagare siktats på c:a 3' avstånd samt norska ss Ask. Befh befunnit sig på förflotten som slog runt då förskeppet sjönk varvid väskan med skepps-pappren gick förlorad. Alla på flotten kom i vattnet men kunde ta sig upp på flottens undersida. Livbåtarna från en av de Engelska jagarna räddade först de simmande besättningsmännen, bland vilka även befunnit sig personer som vid explosionen befunnit sig akterut på fartyget. Därefter togs de 8 personerna på flotten upp. - Sjökortet varit sedvanligt svensk Nordsjö-kort. Befh övertygad om att han inte kunde varit inne i något minfält. Söderöver hade visserligen funnits ett Engelskt minbälte, men L.M.Trozelli, som inte haft minlots ombord, hade passerat väster om den linje vilken man enligt Engelska kungörelser inte fick gå rakt söder om.

Kvar på sjukhus i Bergen: 2e maskinist Westerlund, skadad i huvudet och ena axeln. Telegrafist Wilén ,skadad i båda fötterna ochmed något revben bräckt. Jungman Rundgren med inre skador och maskinelev Johansson med flera revben knäckta. Matros Godberg den enda som varit oskadad. Alla övriga fått div. skador och blessyrer.

2e Styrman Blomberg: Vakthavande på bryggan från kl.08..1.1. Vid explosionen var 2 Engelska jagare jämte ett transportfartyg synliga 2 streck för om tvärs på BB sida på ungefär 3 distansminuters avstånd. Akter om jagarna siktades ss Ask av Bergen 3 streck för om tvärs på BB sida. Om STB siktades norska ss Pan och ett fartyg av okänd nationalitet. Ingen ubåt varit synlig. L.M.Trozelli kan inte ha varit inne i det Engelska minfältet eftersom jagarna vid tillfället legat mellan min-fältet och det svenska fartyget. Explosionen träffade om BB och "klippte av fartyget som en såg i ett tag". Måste ha varit en torped. 2e styrman utan attförlora medvetandet kastats upp i luften och fallit ner på bryggan utan att få några mera avsevärda skaor. Då han kom på benen fick han först se poopen driva föröver och sjunka. Förskeppet hade så gott som genast rest sig och begynt sjunka.Alla livbåtar var sönder-slagna. 2e styrman skyndat till förflotten dit även kapten,utkiken, rorsman och Ie styrman kommot , kaptenen medförande en väska. Då sedan

flotten slog runt gick väskan förlorad. Alla kom i vattnet men tog sig upp igen på flottens undersida. Ytterligare 3 man kunde sedan halas upp på flotten. Jagarens livbåtar hade först tagit upp alla som höll sig flytande på spillror. Styrman Blomberg hade stukat ena lårbenet och sedan blivit klämd mellan flotten och en ledstång då flotten/ sladdat längs fördäcket ner i sjön. Hanhade fortfarande känning av sina skador. Alla ägodelar gått förlorade.

Matros Brundin: Första resan med L.M.Trozelli. Stått utkik på backen vid explosionen. Vädret var vackert med god sikt, då gott som vindstilla och ingen sjögång. Han visste att fartyget var NO Skottland men kunde inte se land. Siktat några fartyg om BB och ett främmande handelsfartyg om STB. Explosionen kommit alldeles oförberett och av Brundin uppfattat som en oerhörd ~~smäll~~ skräll. Fartyget råkat i häftig skakning och Brund kastats omkull men genast rest sig igen. Då han såg akterut såg han att akterskeppet helt skilt sig från förskeppet.Liggande åt STB sjönk det inom 15 sekunder med främre delen först. Efter att ha konstaterat att de utsvängda livbåtarna var sönderslagna störtade Brundin till förflott på lucka 2. Dit kom även, först 2e styrman och rorsman Karlsson, därefter kaptenen och Ie styrman, kaptenen medförande en väska. Kort därefter reste sig förskeppet på ända innan det sjönk.Flotten häsade därvi längs däcket och gick i sjön där den slog runt. Brundin dragits ner under vatten men åter kommit upp till ytan och liksom de 4 andra åter. klängt upp på flottens undersida. Sett flera man flyta på spillror i närheten. Brundin inte fått några nämnvärda skador.

Lättmatros Karlsson: Från kl.08 den 1.1. omväxlande med matroserna Brundin och Olofsson stått utkik eller till rors. Vid explosionen till rors. Strax före expl. sett på klockan som då var 5 minuteri 11 på förmiddage Han vill minnas den kurs han fått då han tog rodret kl.10 som SW½W. Föröver om BB varit synliga ett par Engelska jagareeller kryssare , rätt förut en annan båt och föröver om BB ss Ask. Inte lagt märke till något fartyg om STB. Ej heller sett någon ubåt under vakten eller hört någon sådan omtalas. Vid en mycket starka skrällen akterut kom fartyge i häftig skakning.Karlsson slungats mot ratten och fallit omkull varvi han stukat ena armen men han förlorade inte medvetandet. Då han såg akteröver var luften så fylld av rök och sot att han inte kunnat se akterskeppet. Som livbåtarna var sönderslagna skyndade han till flotte som stod på STB-sidan av lucka 2 på fördäck. Brundin och 2e styrman kommit först dit, följda av keptenen och Ie styrman.Flotten hasat läng däcket ner i sjön och kantrat men den sögs ej med det sjunkande förskeppet utan höll sig flytande, även om den slagit runt. Befh på Ask uppgivit att det gått 7 minuter/ från explosionen till det förskeppet

L.M.TROZELLI

sjunkit ochdetfann Karlsson troligen vara riktigt. Ytterligare 3 man hade lyckats ta sig upp på flotten i sjön. Ej sett någon drunknande eller drunknad sjöman. C:a en halvtimme efter det fartyget sjunkit togs de upp av de Engelska livbåtarna och sattesöver till Ask som gick till Bergen.

KK Memorial 6.2.40

... Då av tillgängliga uppgifter från säker källa visat sig att fartget råkat in i ett av tyska sjöstridskrafter någon dag tidigare utlagt icke notifierat minfält torde man kuna ~~antaga~~ taga för givet att olyckan härlett sig från en förankrad mina.

Ex officio
Bo Bergström

CREW LIST

Befh Gustaf Severin ,Södra Mellby, Kivik -Fört Trozelli sedan 1928
Ie styrman Henning Österman, Hallstavik
2e styrman Carl Blomberg, Kalmar, f.-02, till sjöss 1917 (22.3.39)
Ie maskiniste Bernhard Englund, Norrköping
2e maskinist Emrik J.Westerlund,Östhammar Svårt skadad
Telegrafist Harry Wilén, Hägersten (/e no 6) -"-
+ Stuert Gustav A.Mårtensson,Vitaby,23.8.84 i Södra Mellby (/e no 6)
+ Kock Poul Edvin Andersen,Häverö, Stockholm, 26.1.02 i Köpenhamn
+ Mässuppassare John Torsten Torstensson,Häverö,Hallstavik, 21.2.24 (/e no 6)
På första resan, varit 14 dagar t. sjöss.
Matros Sverre Bergersen,Bastugatan 5,Stockholm,26.5.01 i Asköy,Norge
Matros Edvard Sigurd Brundin,Skånegatan 61,Stockholm, f.-08 (12.12.39)
Till sjöss 1924 ,första resan på LM Trozelli
+ Matros Nils Olof Olofsson,Götgatan 92,Sthlm, 29.7.11 i Andersløf,Hudiksvall
Matros Karl Olaf Godberg, Rindö, Ekudden
Lättmatros Erik Gustav Karlsson,Stockholm, f.-17 (16.2.39)
Jungman Folke Rundgren,Ringvägen 123,Sthlm, Svårt skadad
+ Donkeyman Hjalmar Gideon Häggkvist,Skärsta, Edebo, 17.12.92 Finnström,Åland.
Smörjare Karl Gustav Karlsson, Örvik 94, Herräng
+ Eldare Nils Albin Ljungstedt,Norrköping, 16.12.14
Eldare Gösta Lundin, Gävle
Eldare Harry A.Mogren, Stockholm
Lämpare Nils g.E.Posth,Norrköping
Maskinelev Seth Johansson, Norrköping Svårt sakadad

Adresser o.a data kommer från effektlistor o,dyl på SKN, I listan på KK endast namnen.

LARS MAGNUS TRØZELLI 1.1.40

EFFEKTER

Befh begärt 2087:- fick 1800:- enligt lag. I hans listor finns upptaget bl.a spritvaror ombord: 6 l. vin 15:-, 12 L.Renat 21:-, 2 flaskor Hennesey xxx 28:50. Rökverk ombord: 3000 Camel, 1000 Chesterfield,1500 Lucky Strike och ½ kg Prince Albert. Personliga förluster bl.a.:" väggbonad i konstallmogeväv 60:-, 4 broderade kuddar 160:-, 2 läderväskor 125:-, stor garderob, en Undewood portable typewriter 285:-, sextant 300:-, kontanter 92:49, böcker 75:-. Rökverken värderades i 112:13.

Ie styrman begärt 1341:81, fick 1012:50. Hade förlorat sjökaptensbrevet sin sjöfartsbok, en sextant värd 300:-,fickur, visselpipa, 3 fotos i ramar,plånbok, portfölj, resväska..

2e styrman begärt 11531 fått 1012:50 .Förlorat sitt styrmans-och sjökaptens-brev,instrument, läroböcker, en Eversharppenna mm

Chiefen begärt 1236:- fått 1012:50 Förlorat instrument, 2 guldringar mm

2e maskinistens lista är skriven i Östhammar, begärt 1065:-fått 787:50 (Glasögon, fickur, 5 kulörta skjortor, 2 prydnadskuddar)

Telegrafist Wiléns lista skriven I Enskede 22 .1.40 begärt 936:90 fått 787:50 (Bordslampa med sladd och skärm 3:-, två tavlor 11:-, armbandsur 70:-, kikare 20:-, 2 örngottskuddar i dun resp.fjäder 5:-, kojgardiner och överkast i silke 14:50, rakdon etc 15:-. Broderad skrivbordsduk 4:-, necessär 15:50, frottébadrock och ~~xllebadbyxor~~ yllebadbyxor 18:-)

Stuert Mårtenssons änka Johanna i Kivik fick 30.1.40 från red. 787:50

För kocken Andersens anhöriga fick Danska ~~konsulatet~~ vicekonsulatet i Norrköping av rederiet 475:-

Mässuppassarens far, sliperiarbetare Johan Torstensson i Hallstavik fick 475:- från rederiet.

Matros Bergersens änka Adina Bergersen,Bastugatan 5[1],Sthlm fick 550:-

Matros Olofssons änka Helmi, Götgatan 42,Sthlm fick 550:-

Donkeyman Hällkvists dotter Linnea (enda barnet) i Norrtälje fick 475:-

Eldare Ljungstedts änka Karin Maja L. fick 475:- via Norrköpings stads Rättshjälpsanstalt den 27.2.40.

Maskinelev Johansson skrivit sin lista hemma i Norrköping.Fick 475 av begärda 669:_

Smörjare Karlsson som förlorat alla sina kläder, papper, pass,klocka fick de 402:- han begärt istf lagenliga 475:-

Lättmatros E.G.Karlsson fick 550:- istf begärda 614:-

Jungman Rundgren fick samma belopp istf begärda 838:50 (Armbandsur 54:- klockarmband 18:-, 2 Trikolinskjortor 20:-, sidencharfs 7:-,skidbyxor och ~~kängor 2x~~ pjäxor 39:-,sämskskinnsväst 15:-,svinlädreshandskar 18:-, ett par lackskor 27:-,oljerock 25:_)

L.M.TROZELLI

Telegram London till UD 1.1.40

" 428 Swedish ss L.M.Trozelli sunk stop 14 survivors onboard norwegian ss Ask = Swedish minister "

Telegram Bergen till UD 2.1.40

" Ds L.M.Trozelli mineppraengt idag stop av mannskapet 22 man kommer hertil idag stop 7 menns skjebne ukjaent her = Sv. konsulatet "

Telegram London till UD 3.1.40

" 6 your 1 L.M.Trozelli informed thorough serach made by british warships after accident but no trace survivors nor evidence cause disaster = Swedish Consulate General"

UD HPc 3509 : L.M.Trozelli krigskaskoassurerad för 700.000:- kr

---

Minnesbilder

Terje Fredh:Innanför spärren (Lysekil 1985):

Telegrafist Harry Wilén,Hägersten: "Jag hade tur som överlevde.Fick ena foten bruten och dess mellanben växte ihop lite snett. Jag minns mässpojken John Torstensson, Häverö, 15 år, somtjatat sig till att få mönstra på i Hallstavik den 20.12.39 för resan till Blyth. Hela hans sjötid blev 14 dagar och slutademed döden. Stuert Håkansson från Vitaby var trädgårdsamatör och hade prytt sin hytt ombord med vackra tavlor och kort från sin trädgård.Hans fru skötte det mesta för själv var han bara hemma en månad om året. Han talade mindre om sjön och mer om blommor och odlingar.I hamnarna köpte han alltid frö om han kom åt."

Egna noteringar:

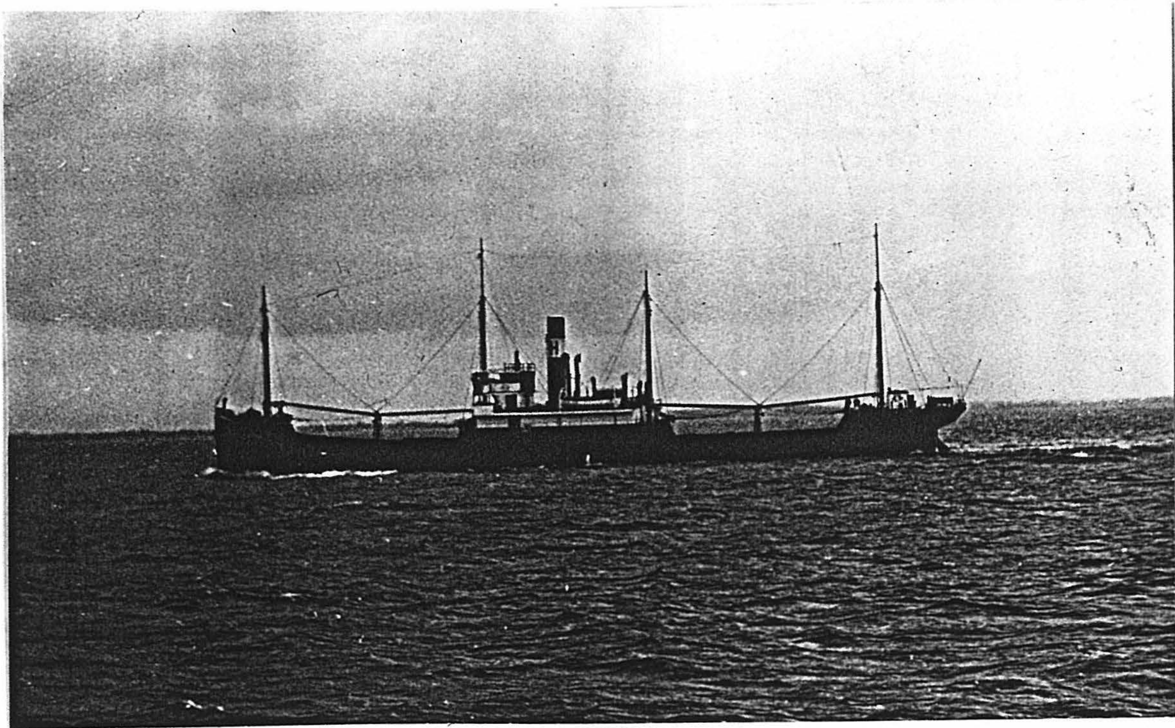
L.M.Trozelli torpederades kl. 10.58 den 1.1.40 på lat.N.58 14'-Long W.01 36'av U-58,Herbert Kuppisch, som den 3.1. sänkte även Svartön. (Rohwer) Lloyds War Losses noterar för både Svartön och L.M.Trozelli "sunk by mine or submarine".

L.M.Trozelli skulle i Blyth ha lastat kol för svensk hamn. I hytterna akterut befann sig 7 man som torde ha dödats ögonblickligen,nämligen stuert Mårtensson, som gjorde sin sista resa, han ämnade vid hemkomsten slå sig till ro i Kivik; kocken Andersen och den 15-årige mässpojken John Torstensson, matroserna Bergersen och Olofsson,eldare Ljungstedt och donkeyman Häggkvist. - 4 skadade fördes till sjukhus i Bergen (se sid 2). Övriga inlogerades i Bergen på hotell Hospitset. Chiefen Englund fick senare tas in på sjukhus i Norrköping.

Strax efter det de räddade förts över till Ask hördes flera skarpa smällar och alla trodde att Ask minsprängts, men det var jagarna som

LARS MAGNUS TROZELLI 1.1.40

öppnat artillerield mot rester av vraket som sedan helt försvann under ytan."Man kanske tyckte sig se ett ubåtsperiskop".



L.M.Trozelli
Före kriget, utan nationalitetsmärken.

HISTORIK

Lastångare på 1951 brton byggd 1920 vid J.& A.van der Schuyt i Papendrecht av stål. L. 80,9 B. 11,8 (Ex Nicolaas) Tillhörig Holmens Bruks- & Fabriks AB i Norrköping, som i juni 1928 köpt Nicolaas från W.H.Berghuis Kolenhandel i Amsterdam. 3100 ton dw. Enkeldäckad three-islandtyp med 4 luckor, 4 master med 6 bommar,förhöjd brygga. 3-cyl 800 ihkr tripl maskin. G.Severin var befh från övertagandet och namnbytet i juni 1928,

SVARTÖN 3.1.40

PÅ RESA TILL MIDDLESBROUGH MED MALMLAST TORPEDERATS KL 08.10 UTANFÖR KINNAIRDS HEAD AV U-58 (SAMMA UBÅT SOM SÄNKT MARS OCH CARL HENCKEL.) SVARTÖN SJÖNK INOM 20 SEKUNDER MED HELA BEFÄLET, LOTSEN OCH 11 AV MANSKAPET - SAMMANLAGT 20 MAN. ELVA ÖVERLEVT, VARAV 2 SVÅRT SKADADE.

SVARTÖN 3.1.40

Rapport:

Avgick Narvik 14.12.39 destinerad till Middlesbrough. Rumslast av järnma
Djupg.F. 19'2"- A.19'2". 30 ombv samt lots.
Sprängt kl.08.10 den 3.1.40 5 sjömil från Kinnairds Head.Lugnt väder med klar sikt. 3e styrmans vakt. Utkik på backen. 19man och norska lotsen dödade. 2 svårare skadade.

Båtsmans rapport:

Fartyget avgick från ankringsplatsen i norska skärgården kl.11.45 den 1.1.40 (Måndag) och styrdes under lots ledning för att vid 3-milsgränsen få anslutning till konvoj. En långvarig snö- och hagelby försämrade sikt och omkring kl.16, då mörkret inträdde, var konvojen ännu icke samlad och ordnad. Farryget hade då kommit ganska långt ut och då ingen lotsbåt syntes till med vilken lotsen kunde lämna fartyget beslöt kaptenen att han skulle medfölja till England. Kl.17 morsedade ett eskortfartyg "styr 260°"(WtS),den kursen bleb bibehållen ombord WSW. Kl.17.30 sattes full fart och positionsljusen släcktes. Kl.21 sågs flera fartyg akterut på c:a 2 naut. mils avstånd. Fartygets fart 7½ knop. Nästa morgon i dagbräckningen sågs intet till av konvojen och kaptenen beslöt att fortsätta resan till Middlesbrough utan eskort. Fartygets fart den 2.1 8½ knop. Vid tiden omkring kl.22 tändes alla lanternor men inget ljus på svenska flaggan akterut. Utkik upposterad på bryggan och backen. Onsdag 3.1.kl.07.15 pejlades Kinnaird Heads fyr ,kurs SWtS. Kapten blev varskodd och han gav order till Ie styrman att ändra kursen mera västlig så att fyren kom in 10 grader om BB. Kaptenen kom upp på bryggan strax före kl.08 och kontrollerade kursen, men gick strax åter ner i salongen, där han och en uppassare uppehöllo sig vid olyckstillfället. Kl.08 indrogs ukiken på bryggan och 3e styrman övertog våkten. Timmerman stod till rors,lättmatros Mathiesen utkik på backen. Kl.08.10, 5 mil från land, inträffade en våldsam explosion akter om bryggan,närmare bestämt invid pannrummet, och pannorna exploderade troligen i samma ögonblick.Det är trolig att en torped träffat fartyget som klövs i två delar och sjönk på en tidrymd av 20-30 sekunder. Båda masterna bröts av, skorstenen föll i däck,båtdäcket revs upp och det där befintliga huset störtade föröver,varför telegrafisten icke hann ut ur sin hytt, ävensom 2e styrman och 3e maskinisten ha troligen blivit dödade ögonblickligen. Ie styrman befann sig på bryggan eller i navigationshytten. Bryggan delade sig på mitten och störtade ner akteröver varvid de som befann sig på bryggan dödades. Stewarden, 2e maskinisten, kocken, en uppassare och en lättmatros hoppad genast överbord och fick tag på en flotte. Förut befunno sig, förutom utkiken, 9 man i bostäderna ,varav en del låg och sov. 4 man hunno ut ur

SVARTÖN 3.1.40

skansgången och lyckdes jämte utkiken ta sig upp på en flotte. Resten blev instängda då dörren blockerades av Ians rums trätäckluckor. I maskin och eldrummet var det en vakthavande maskinist, två eldare, en lämpare och en smörjare. Ingen av dessa blev räddade. Akterut var undertecknad och en uppassare.Vi störtade genast upp på däck och hoppade överbord. Då jag åter kom upp till ytan var fartyget försvunnet. Uppassaren saknades. Några meter från mig syntes den norske lotsen, som såg ut att vara svårt skadad i huvudet. Även han saknas. Själv låg jag i vattnet 30-35 minuter innan jag blev upptäckt och upptagen på en flotte. Cirka 50 minuter efter olyckan blev vi räddade av en trålare och införda till Fraserburgh, där vi blev omhändertagna på bästa sätt. Flera av de 9 räddade hade svårare blessyrer för vilka vi vårdades på sjukhus i Aberdeen. Förhör upptogs av en marinkapten och det fastställdes att olyckan inträffat c:a 5 nautiska mil från land, där explosionen hade hörts.

På heder och samvete
Newcastle o/Tyne 9.1.1940

Kurt Ohlsson
Båtsman.

Sjöförklaring & sjöförhör på vice-komsulatet i Newcastle 9.1.40

Båtsman anmält sig. Emedan hela besättningen av befälsgrad med undantag av 2e maskinisten ,som emellertid intagits på sjukhus i Aberdeen, omkommit förständigades båtsman Ohlsson att i befh ställe infinna sig å vice-konsulatet för sjöförklarings avgivande kl.12 middagen tisdag 9.1.40 och tillsades Ohlsoon att då tillhandahålla skepps- och maskindagböckerna; ävensom medtaga de personer som antogos kunna lämna upplysning i saken. Som bisittare tilkallats befh på ss Plato,kapten J.Persson. Inget annat svenskt fartyg i hamn vid tillfället.

Båtsman: Varit ombord på Svartön sedan 19.5.38,till sjöss sedan 1930. Samtliga skeppshandlingar gått förlorade. Svartön avgick från Bergen 31.12.39 och ankrade sammakväll upp någonstans i skärgården för att 1.1. fortsätta till en samlingsplats för konvojen i skärgården. "Kurs 260" hade morserats från ett eskortfartyg.

Sakkunnige Befh på Plato: Plato medföljt konvojen men icke erhållit några direktiv angående kursen, utan endast följt flocken,vilket varit mycket svårt p.g av tjocka och mörker.

Båtsman: Kände ej till anledningen varför befh styrt en anaan kurs. Efteråt, iland, hade en marinofficer uttalat åsikten att vattendjupet där Svartön sprängts var för djupt för utläggandet av s.k. magnetiska minor.

Befh på Plato: Svartöns befh troligen navigerat efter de förseglade

SVARTÖN 3.1.40

order varje befh erhållit att följa för den händelsen amn skulle tappa kontakten med konvojen.

Båtsman: Fanns 2 livbåtar och 4 flottar ombord samt ett livbälte till varje man. 15 extra livbälten fanns i en låda midskepps. Båda båtarna och 2 av flottarna föstörts vid explosionen. En kraftig stöt märktes i explosionsögonblicket och fartyget krängt över åt BB hårt åt BB vilket tyder på torped.

Befh på Plato: Kan lika gärna ha varit en mina. En varning utsänts att inte närma sig Kinnairds Head på ett avstånd av 7 sjömil. Om detta meddelnade utsänts före ller efter Svartöns undergång kan han ej erinra si

Lättmatros Birkeland: Påmönstrat i juni 1939. Befann sig på båtdäck bakom bryggan vid explosionen och kastades av lufttrycket ner i vattnet. Därifrån räddat sig upp på en flotte. Fartyget sjönk nästan omedelbart Efter c:a 40 minuter tagits upp av en Engelsk trålare liksom de andra på flotten. Vittnet på morgonen 2.1.bara sett ett fartyg på långt avstånd. Vet inte om det kan ha tillhört konvojen.

Stewarden: Till sjöss edan 1923, mönstrat på i augusti 1939. Befann sig vid explosionen i 2e maskinistens hytt över maskinrummet. Kastats omkull av tryckvågen. Då han ett ögonblick senare rusade utur gången hade den redan börjat vattenfyllas. 2e maskinisten följde tätt efter och de hoppade båda ner på flotten i brunnen på lucka 3. Fartyget torde ha sjunkit på c:a 40 sekunder. Sannolikt en torped.

Kocken Ekman: Till sjöss 1937, mönstrat på i juli 1939. Befann sig i köket Vid explosionen släcktes ljuset . Rusat ut på däck ocg hoppat ner på flotten i brunnen på akterdäck. Den flöt då redan på vattnet och han hjälptes upp av stuert och 2e maskinisten. Strax därpä sjönk fartyget.

Jungman Lyngra: Till sjöss 1936, mönstrat på i juni 1939. Befann sig i manskapsmässen förut. Kastades omkull vid explosionen. Rusade omedelbart upp och sprang till mässdörren som slagit igen och efter några sekunder fick han och lättmatros Albregtsen upp dörren. Utkomna på fördäck såg de en flotte flytande vid sidan av lucka nr 1 och räddade sig över till den. Samtidigt försvann däcket under deras fötter. Svartö sjönk på 40-50 sekunder. Sannolikt en torped.

Mässuppassare Lövenstein: Till sjöss 1928, mönstrat på nov 39. Befann sig i pentryt midskepps. Ljuset slocknat. Sprang genom maskingången ut mot däck. Hörde därvid rop från maskinrummet. Utkommen på däck var detta redan under vatten men han lyckades rädda sig på flotten som flöt i akterbrunnen. Fartget sjönk på c:a 30 sekunder.

KK Memorial 1.3.40

..Då tyska sjöstridskrafter utan att notifiera

SVARTÖN 3.1.40

neutrala makter någon dag före Svartöns sprängning därstädes utlagt ett av sina hemliga minfält, torde man kunna förutsätta att Svartön gått under efter att hava stött på en av dessa förankarde minor.

Ex officio

Bo Bergström

Crew List

+ Befh Bror Emil Larsson,Norrlndsgatan 12,Stockholm ,7.7.84 Gift
+ Ie styrman NilsGeorg Allard,Skanör, 15.1.07 Gift
+ 2e styrman Emil Tankred Boijertz, Kardellgatan 6,Sthlm, 15.10.87 Gift
+ 3e styrman Henry Mähle, Rörvik, Norge, 11.8.98 Gift
+ Chief Jöns Edvin Johan Larsson, Majorsgatan 7,Göteborg,6.11.89 Ystad.Gift
2e maskinisten Harry Karl Eriksson,Enskede,17.3.11 Ogift,
+ 3e maskinist Petter Friberg-Persson, Göteborg,15.7.81 Ogift
+ Telegrafist Edvin Oscar Anderlund, Tosterup, 8.3.14 Ogift
+ Timmerman Karl Herman Sturk, Ytterenhörna, 9.8.88 Ogift
Båtsman Kurt Henrik Ohlsson,Brunnsby, 21.12.14 Gift
+ Matros Arne Bogen, Ballangen, 27.9.04 Ogift
Matros Sture Wimar Larsson ,Ronneby, f.1913 Ogift
Lättmatros Kristian Birkeland,Kjeldebotten,Ofoten,5.4.16 Ogift
Lättmatros Krishan Matthiesen,Tysfjord, f 1915 Ogift.
Lättmatros Jacob Arne Albreksen,Sortland, f.1918 Ogift
Jungman Arne Koldevin Lyngra,Overberg, 22.4.17 Ogift
+ Jungman Arne Granroth, Nederkalix, 7.7.11 Ogift
+ Smörjare Harald Valdemar Lundquist,Stockholm, 15.11.06 Ogift
Smörjare Georg William Stenby,Haganes,Kirkenes, f.1917 Ogift
+ Smörjare Jens Mikal Simonsen,Berg,Senja, f.1900 Ogift.
+ Eldare Folke Johan Eriksson, Göteborg, f 1909 Ogift
+ Eldare Clas Kristiansson, Narvik, 1.1.13 Gift
+ Eldare Johan Emil Julius Johansen,Stamsund,Narvik,18.5.08 Ogift
+ Lämpare Einar Maren Kristensen, Ballangen, 10.5.16 Ogift
+ Lämpare Jacob Daniel Johansen, Apenes Hol, 27.8.07 Ogift
Steward Seth Abel Norén,Stockholm, 25.12.05 Gift
Kock Karl Albert Ekman, Karungi, Haparanda,11.1.15 Ogift.
+ Salongsuppassare Alf Thomas Gundersen,Söreisa,17.11.18 Ogift
Mässuppassare Manne Henrik Lövenstein,Köpmansgatan 14,Gtbg,28.2.10 Ogift
+ Skansuppassare Rolf Schjödt Hansen, Ballangen, 15.3.10 Ogift
+ Norske Kronolotsen Thorvald Frisvild Gift.

UD HP80c 3512

Telegram London till UD 3.1.40

"5 informed ssVartön sunk after explosion north sea stop survivors landed

SVARTÖN 3.1.40

scottish port 8.45 p.m. today stop please inform owners tradeboard stop hope report details later- Sw. consulate general =

Telegram London till UD 3.1.40

" 8 our 5 svartön names of landed survivors swedish seamen olsson,larssor cook ekman, steward noren, cabinboy lowenstein, sec. engineer eriksson, norwegian seamen albrektsen lyngra mathisen birkeland stop admiralty informs 11 saved onboard britisg warship but have not yet ascertained whether they are identical with those landed and mentioned above stop inform owners = Sw.consulate general 6

Dito 3.1.40

" 9 our 8 svartön admiralty now informs 11 more survivors onboard british warships will be landed scottish port tonight stop possibly still more of crew saved = sw. consulate general =

Dito 4.1.40

" 10 our 9 Admiralty now informs yesterdays report about more survivors incorrect stop regret 21 including norwegian pilot missing believed dead stop of 11 survivors are 7 in hospital woodend Aberdeen progressir well = Sw.Consulate general =

Dito 5 1.40

Names of missing crew....

SKN EVII vol 35. LASTEN

3414,4 ton järnmalm till Middlesbrough for Swedish Iron Ore Ltd,London.
Bruttofrakt å malm assurerad I Hansa för 70000:-
SKN betalat rederiet 63.980:89 den 5.2.40

Rederiet skrev till SKN 31.1.40 att på gund av fartygets förolyckande hade inbesparats 961:28 kr i hamnumgälder i Middlesbrough = 56.14.3

xxx xxxx xxx xxx

UD HP 80C 3509 Svartön krigskaskoassurerad i SKN för 610.000:- kr

---

SKN EIII 165 EFFEKTER

Ersättning enligt lag till änkor, anhöriga och överlevande.Rederiet enli lista 5.3.40 utbetalat 18.403:50
Befh änka fick ut 2060:- inkl. ersättning för sextant och kikare
Jungman Lyngra fick 550:- av begärda 688:- Smörjare Stenby begärt 1228:- Han fick 337:50. Mässuppassare Lövenstein begärt 527:-, fick 337:50 Förteckningar saknas för nästan alla. Båtsman Ohlsson fick 578:50 för bl.a 5-rörs radioapparat, stor handkoffert, armbandsur,väckarklocka, ventil - och kojgardiner, läroböcker, märlspik, ficklampa, sjösäck med lå

väggbonad, huvudkudde, rakspegel, överrock för vakttjänst, två kostymer, överrock, oljekappa, filtar, skjortor, skor, underkläder, regrock,rakdon sjöfartsbok, pass osv. - Jungman Lyngra begärt 688:-, fick 550:- för bl.a 2 styck doble ulltepper, 2 dresser, vinterfrakk, 2 kakhidresser,regnkappe, 3 par skor, oljefrakk, stövler, 3 set arbeidsklaer, skjorter,underklaer og strömper, hodepute, lakener og putetrekk, laerhondkuffert, sjösekk og div småsaker.

Egna noteringar:

Svartön torpederades kl.09.11 tysk tid den 3.1.40 av U-58, Herbert Kuppisch, på lat N. 57°48'- long.W.01° 47'. Samma ubåt hade 1.1.40 sänkt Lars Magnus Trozelli på N.58°14'-W.01° 36'. (Rohwer)
I "Lloyds War Losses" angives för Svartön och L.M.Trozelli att de sänkts av "submarine or mine". - I boken "Stimbåt" (Stockholm 1981) uppges att ss Plato liksom Svartön den 1.1.40 anslöt sig till konvoj HN 6 i norska skärgården och att Plato gick akter om Svartön. I dagningen 3.1. var Svartön borta. Hon hade tappat kontakten med konvojen under natten och torpederades kl.08.10 GMT 3.1. av U-58 varvid 20 man omkom.

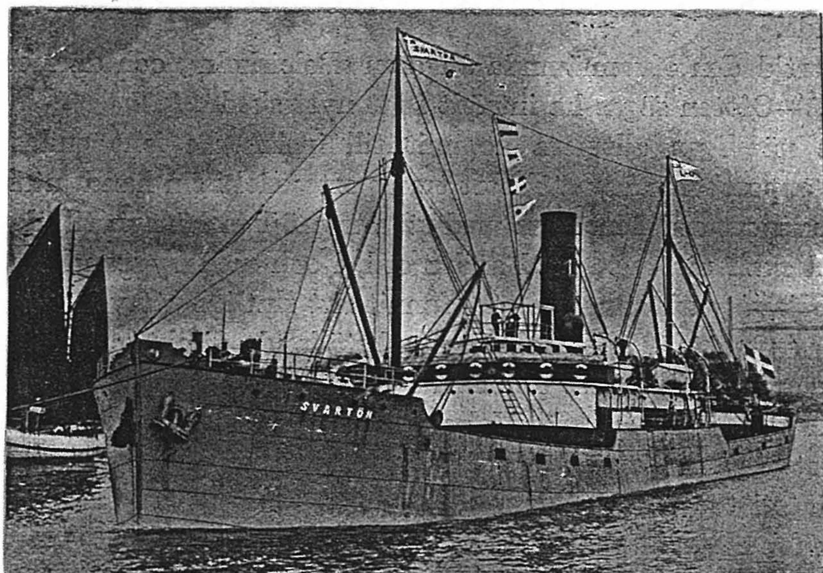
2e maskinist Karl Eriksson hade vid explosionen just kommit upp ur maskinrummet på väg akteröver för att tvätta sig. Han hade en förnimmelse av att hela fartyget rasade ihop som ett korthus. Den lösslitna dörren träffade honom i sidan och bräckte två revben.Hela midskeppspartiet sprängdes totalt sönder, däck och sidor revs upp, stb båt pulvriserades, skorstenen föll över åt BB, bryghuset rasade ner över båtdäcket, BB båt hängde söndertrasad i dävertarna och följde med i djupet. 2e maskinisten och stuert rusade till akterflotten vid lucka 3 och hoppade ner på den. Flotten flöt då redan på vattnet och akterdäcket fick vann under dem. På samma flotte kom kocken, den illa tilltygade mässuppassaren och en lättmatros. Efter c:a en timme togs de upp av en trålare som även räddade de 6 männen på förliga flotten. 7 man fördes till sjukhuset Woodend i Aberdeen. Den 12.1.40 kom båtsman, stuertlkocken och mässuppassaren med ett norskt fartyg till Bergen på väg hem . 2e maskinist Eriksson och matros Larsson kom hem med flyg (Aerotransport) från Shoreham,London till Bulltofta i början av mars 1940.

Svartöns historik

Lastå(ngare på 2469 brton byggd 1906 vid J.L.Thompsson & Sons ltd,Sunderland av stål. (Ex Cedargrove) L.90,2 B. 13,5 Tillhörig Grängesbergsbolaget (A. Waldenström) i Stockholm och var jämte Porjus rederiets äldsta ångare,inköpt 1912 från England som Cedargrove av RedAB Luleå-Ofoten som i maj 1926

SVARTÖN 3.1.40

1100 ihkr maskin
gick upp i Grängesbergsbolaget. Three-island-typ. Gick hela sin tillvaro med kol-och malmlaster. Den 25.2.1915 minsprängdes hon utanför Terschelling på resa Rotterdam-Oxelösund i barlast, befh Nils Lund, 24 mans besättning. Vid explosionen kl.16 flög Ians lucka i luften och en väldig rökpelare steg upp ur lucköppningen. Alarm blåstes i ångvisslan och livbåtarna sattes ut, men sedan förrummet vattenfyllts slutade fartyget sjunk och maskinskottet höll. Manskapet återvände ombord, befh lät vattenfylla akterrummet för att få upp förskeppet mer och Svartön kunde för egen maskin med assistans av ångtrålaren Onderneming gå in till Amsterdam.Vid dockning visade sig hålet i STB slag tvärs lucka I vara 4 meter i diameter och runt om var den dubbla bordläggningen och botten kraftigt intryckta.
- 4.12.20 i NW storm utanför Engelska ostkusten förlorade Svartön ,som gicki barlast, styrkraften i den upprörda sjön och hårda vinden, ochvatten måstesläppas in i akterrummet för att få propellern djupare i vattnet.
-1922 räddade Svartön i storm i Östersjön besättningen på finska skonaren Martin. -1927 då Svartön låg i Oxelösund inträffade en kolgasexplosion i skansen då en man strök eld på en tändsticka. 4 man blev svårt brända.
- 1929 hade hon en grundstötning vid Själlands Odde och 1934 en grundstötning vid norska fyren Terningen.



FENRIS 5.1.40

PÅ RESA ÖRNSKÖLDSVIK- HOLMSUND SÄNKT MED ARTILLERIELD AV RYSK UBÅT.

Rapport

Avgick lör 30.1.39 från Stockholm destinerad till Sundsvall,Härnösand,Örnsköldsvik , Holmsund. Rumslast: c:a 200 ton styckegods. Däckslast:c:a 65 st tomma järnfat samt oljefat till c:a 2 meters höjd föroph 3 meters höjd akter. Surrat med tågvirke. Djupg F 9'- A 13'6'' 14 ombv
Sköts i brand av okänd ubåt med artillerield mellan kl 12.35 och 14 fredag den 5.1.40 vid Sydostbrottens fyrskepp. Vind SO 8 Beaufort, hög SO sjö och snötjocka.Drev brinnande på revet Sydostbrotten där fartyget ligger sjunket Befh vakt, utkik på backen. Fartyget försäkret för 190.000 i SKN/Heimdall.

Befh rapport

Avgick från Örsköldsvik kl 19.30 tors 4.1.40
Fre 5.1 kl 06.45 passerat Rågskärsön i hård SO vind med grov sjö och dålig sikt. Omkring 07.10 pejlat Skags fyr tvärs i NO½N, distans c:a 2'. Fyren hölls därefter tvärs under sakta BB-gir tills den pejlades i NWtN kl 07.30 då sattes kursen NOtO på kompassen mot Bondens inre vita vinkel nord Långrogrunden. Kl omkring 10.15 kom snötjocka. Fartgyet beräknades då vara ungefär tvärs Storbådan och på ett avstånd av c:3 3-4'. Halv fart slogs i maskin kl 10.20.Kl 10.25 stiooades och lodades 55 meter, lera. Enligt lodskottet och då hård SO kuling blåste, antogs fartyget ha satts BBhän varför kursen ändrades till ONO. Kl 10.55 stoppades och lodades 50 meter, lera. Beräknad distans mellan lodningarna 2½'. Strax efter hördes mistsignalerna från Sydostbrottens fyrskepp i ost till syd. Som jag då förstod att vi av någon okänd anledning kommit betydligt ur kursen,ändrades denna till OSO för att så småningom närma oss fyrskeppet och därifrån få säker avsegling. Kl 12.10 siktades fyrskeppet omkring 1½ streck om BB och kursen sattes rätt på fyrskeppet.Ungefär samtidigt iakttogs en ubåt förut på STB bog. Kl 12.30 passerades fyrskeppet tätt om BB och full fart slogs i maskin. Därefter sattes kursNNO½O på kompassen och räknades därvid med omkring 1½'ostlig deviation utrönt genom den felaktiga framseglingen från Skags fyr till fyrskeppet. Denna deviation orsakades troligen av att fördäck och 2ans lucka voro fullstuvade med järntomfat. Kl 12.35 började ubåten utan föregående varning beskjuta Fenris med artilleri. Den befann sig då 300-400 meter rätt akter om Fenris.Maskinen stoppades, flaggan hissades och 2 utdragna signaler gav med ångvisslan att fartyget låg stilla för att invänta order från ubåten.
Ubåten närmade sig emellertid inte utan fortsatte beskjutningen mot Fenris med skarpa skott av vilka en del gingo över fartyget och en del slogo ner i vattnet på båda sidor i omedelbar närhet av fartyget. Jag gav därför order om utsättande av STB livbåt.Alle man beordrades ner i densamma för

FENRIS 5.1.40

att skyndsammast möjligt komma ifrån fartyget. Under hela tiden besköts fartyget av ubåten. När livbåten hunnit c:a 200 meter från Fenris träffades fartyget midskepps av en granat och eld utbröt. Under livbåtens rodd mot fyrskeppet slogo granater ner i omedelbar närhet av livbåten och en granat slog ner 150 meter från fyrskeppet. Kl 14 anlände livbåten till fyrskeppet. Fenris syntes då brinnande driva i NW riktning mot grunden Sydostbrotten.

Stockholm 5 januari 1940

Anders Evald Andersson

Befh.

Sjöförklaring i Stockholm den 15.1.40 kl 12.30

Sakkunniga: Sjökaptenerna Anders Edgren & Ernst Perno.

1) Då fartyget antänts och strandat på grund av krigsorsak synes oss ingen upplysning i sjötekniskt hänseende av nöden.

2) Varför hissades icke flaggan genast när ubåten kom i sikte?

Lastens avsändare, mottagare & assuradörer okända för befh.

För Red AB Svea tillstädeskom advokat Folke Lindahl & sjökapten John Olsson.

Befh Andersson: Fenris vid beskjutningen befunnit sig utanför svenskt territorialvatten. Fartyget nödgats gå utanför denna gräns för att vid Sydostbrottens fyrskepp erhålla en säker ortsbestämning. Det hade inte heller varit tillrådligt att ankar i den höga sjön med hänsyn till djupförhållandena på platsen. Ubåten saknade igenkänningstecken och avlossade sammanlagt ett 100-tal skott. Fenris hade haft sedvanliga neutralitetsmärken målade på sidorna. Flaggan hade inte hissats tidigare än som skett på grund av svårigheten att nå flaggspelet. På grund av nerisning var det omöjligt attpå den överspolade däckslasten nå flaggspelet. Enman måste ta sig dit utanför relingen.

Ie styrman Larsson: Haft vakten på bryggan till 12.30. Återvänt till bryggan så snart beskjutningen börjat. 2e styrman Törn kommit upp på bryggan 12.30. Vitsordat befh uppgifter.

2e maskinisten Altdal: Haft vakten till 12.30 varefter han ätit och gått till sin hytt. Då han hört ett skott gått ut på däck och då hade manskapet varit ifärd med att klargöra STB båt.

Matros Karlsson: Utkik från kl 12.30. Det första skottet från ubåten varit en skarpladdad granat. Karlsson hört visslingen av granaten över sitt huvud och känt luftdraget avprojektilen. STB båt omedelbart klargjorts.

Lättmatros Johansson: Tagit över rodret 12.30 På befh order hissat flaggan och därvid nått flaggspelet akter genom att äntra utanför räcket eftersom däckslasten var isbelagd genom överspolning.

FENRIS 5.1.40

Crew list

Befh Andreas Evald Andersson, Assessorsgatan 6,Stockholm, 3.10.91 (Ex 1917)
(Var på Wirgo 6.2.40 då hon sänktes)

Ie styrman Axel Edvard Larsson, Stockholm, 16.5.82

2e styrman Karl Gösta Thörn-Sundberg, Stockholm, 15.7.04

Ie maskinist Axel Ivar Gustavsson, Stockholm, 6.3.82

2e maskinist Oscar Adolf Altdal, Stockholm, 3.11.85

rorgängare Adolf Svensson, Karlshamn, 23.6.04

Föreståndarska fru Ida Vallentina Lundberg, Österlånggatan 4,Sthlm,5.10.93

Städerska fröken Elna Victoria Grandin, Svarta, Hedesund, 5.10.22

Matros Heribert Ragwald Karlsson, Stockholm, 16.9.10

Matros Tore Eli Petterson, Stockholm, 10.2.14

Matros Tore Samuelsson, Sthlm, 11.5.17

Lättmatros John Edvin Johansson, Stockholm, 11.2.20

Eldare Karl Gustaf Karlsson, Sthlm, 10.2.08

Eldare August Georg Nilsson, Sthlm, 3.9.01

KK memorial 7.2.40

Fartyget, som vid tillfället befann sig utanför neutralitetsgränsen, synes av allt att döma hava blivit sänkt av en rysk undervattensbåt.
(I redogörelsen står det: Kl 12.35 började u-vattensbåten ,som då befann sig cirka 300 a 400 nautiska mil rätt akterut,utan föregående varning beskjuta fartyget.)

UDHP80c 3512

CNMD på telefon till CM 5.1. kl 16.20

(= Chefen för Norrlandskustens Marindistrikt) "Fenris skjuten i brand av okänd ubåt c:a 2'NNO½O / N 28°O/ från Sydostbrottens fyrskepp. Besättningen befinner sig på fyrskeppet.Närmare uppgifter senare."

Dito 6.1. kl 21.50

Bevakningschefen har hållit förhör med Fenris befh. Fenris hade haft fel på kompassen och kommit till Sydostbrotten istället för till Bonden. 1'syd fyr skeppet passerades en gråbrungrön ubåt utan flagg. Fenris förde inte heller flagg. Fenris passerade fyrskeppet och satte nordlig kurs varvid man obs. a ubåten följde efter. 1½'NO fyrskeppet sköt ubåten den första salvan på 400 meters avstånd. Salvan slog + 350 meter. Fenris stoppade och hissade flagg. Inga signaler gavs från ubåten. Ubåten lade sig syd om Fenris och tvärs så att båda kanonerna bero och sköt salva på salva. Då nedslagen föllo c:a 150 meter från fartyget gick besättningen i STB livbåt.Ingen hann rädda några tillhörigheter. Omedelbart efter det man lämnat Fenris träffades skorstenen och fartyget började brinna. Fartyget drev brinnande och står nu som vrak

FENRIS 5.1.40

på Sydostbrotten. Besättningen reser till Stockholm ikväll. Fyrskeppet Sydostbrotten har indragits. Atle på väg till Luleå. Skriftlig rapport insändes snarast.

Protokoll hållet vid förhör å bevakningschefens i Umeå exp. den 6 januari 1940

Bevakningschefen ,Kommendörkapten S.B.Sundin, förhörsledare.
Alla från Fenris närvarande.
Befh anförde: På resa Örnsköldsvik- Holmsund hade Fenris passerat fyrskeppet kl 12.30 den 5.1 cirka en båtländ om BB .Ungefär 15 minuter tidigare hade en ubåt observerats i samband med att fyrskeppet siktades. Ubåtens dåvarande postition c:a 1′syd fyrskeppet. Ubåten syntes ligga stilla i ytläge Den var mörkmålad, grågrön el.dyl, förde ingen flagga och saknade beteckningar.Sikten var vid tillfället dålig, 1-2′. Fenris hade nationalitetsmärken målade på sidorna och hissade svenska flaggan på flaggspelet akter då ubåten sköt första skottet c:a kl 12.35. Då Fenris passerade mellan fyrskeppet och ubåten iakttogs en del av ubåtsbesättningen på däck med ägnades då ej ubåten någon vidare uppmärksamhet eftersom den inte signalerat till Fenris. Omedelbart sedan fyrskeppet passerats sattes kurs på Holmögadd fyr = rv.420 . och fortsattes på denna kurs med c:a 8 knop, d.v.s full fart. Sedan Fenris tillryggalagt c:a 5 distansminuter avsköt ubåten ett kanonskott få den befann sig 300-400 meter akter om Fenris med kurs i Fenris kölvatten. Inget projektilnedslag iakttagits. Så snart knallen från skottet hördes stoppades Fenris maskin och gavs signalen "Två utdragna ljud" i ångvisslan. Sedan Fenris stoppats lade sig ubåten tvärs Fenris kölvatten och avsköt ett skärpt skottmed spårljus vars nedslag obs. rätt förut från Fenris på c:a 700 meters avstånd.Detta skott åtföljdes av åtskilliga andra,hur många kan ingen säga. Nedslagen närmade sig Fenris efter varje skott. Sean minst ett 20-tal skott avlossats med 2 kanoner - en för och en akter om ubåtens torn - och beskjutningen ej syntes upphöra beordrade befh klargöring av STB livbåt. Samtliga 14 ombv inkl 2 kvinnor gick i denna båt utan att hinna medtaga vare sig personliga tillhörigheter eller skeppspappren. Tidpunkten då livbåten satta av från Fenris noterade ingen. Livbåten roddes i den grova sjön mot fyrskeppet som uppnåddes kl 14. Under hela rooden mot fyrskeppet besköt ubåten Fenris och enstaka skott slog ner c:a 50 meter från livbåten. Då livbåten kommit c:a 200 meter från Fenris förmärktes den första träffen som tog bort skorstenen varefter eldflammor från pannan slog upp och antände båtdäcket. Efter ytterligarr beskjutning uppstod flera eldsvådor och inom kort var Fenris ett flammande bål,varefter beskjutningen upphörde. Fenris befann sig då på ungefärlig lat N 63 19,6′- O. 20 15,5′. Ubåten syntes kvarligga tills den blevosnylig i mörkret och den åter tätnande snötjockan.

FENRIS 5.1.40

Fyrmästare Alm,Sydostbrotten, rapport till lotskaptenen i Umeå 6.1.40

Härmed får jag vördsamt anmäla att ss Fenris av Stockholm den 5.1. ca kl 13 sköts i brand av en okänd ubåt ca 2′NNO fyrskeppet Sydostbrotten. Ovan nämnda dag, då snötjocka rådde, siktades kl 12 en ubåt ca ½ ′W fyrskeppet.Den såg ut att ligga stilla och hålla sjö och ingen flagga eller annan beteckning kunde upptäckas på den . Kl 12,20 siktades en mindre kustångare, som senare befanns vara Fenris, komma från NW .Då Fenris passerat fyrskeppet ändrade hon kursen upp mot Bredskär. Omedelbart därefter började ubåten förfölja och avlossade skott.Då mistsignaleringen var igång kunde vi endast mycket svagt höra knallarna, men ett 20-tal blixtar från kanoner iakttogs innan de båda fartygen kl 12.45 doldes av den tilltagande snötjockan. Därefter obs. ingenting förrän kl 13.25 då en kraftig detonation hördes. Då jag rusade upp på däck omtalade vakten att en granat, som lyste som en raket, slagit ner ca 150 meter från fyrskeppet och exploderat. Skrällen var så kraftig att ankarlanternan på fyrskeppet slocknade. Strax därefter upptäcktes eldskenet från Fenris ävensom Fenris livbåt och ubåten, vilken senare låg stilla. Snötjockan had då åter lättat något. Kl 14 nådde livbåten fyrskeppet med 12 män och 2 kvinnor ombord. De skeppsbrutna togs ombord och livbåten förtöjdes akterut Ubåten låg kvar i närheten men försvann så småningom ur sikte i det tilltagande mörkret. Kapten Andersson på Fenris meddelade att fartyget var på resa till Holmsund. Från Skag hade kursen lagts utefter kusten innanför Bondens fyr.Då ångarens fördäck var fullstuvat med järntomfat hade stort fel på kompassen uppkommit varigenom Fenris kommit så långt ostvart att hon kom inom hörhåll för fyrskeppets mistsignaler. Kapten Andersson beslöt då att gå fram till fyrskeppet för att få säker ortsbestämning och därifrå lägga kursen på Vegagrundet och Bredskär. Denna kursförändring omedelbart efter att Fenris passerat ubåten uppfattades tydligen av ubåten som rädsla och ett försök att undkomma och förföljandet upptogs. Då Fenris såg sig beskjuten stoppade hon för att invänta ubåten, men denna kom inte närmare än 200-300 meter och fortsatte sin beskjutning utan avbrott. - Kapten Andersson gav då order att överge fartyget. Under det livbåten sjösattes visslade granaterna oavbrutet runt om fartyget. Under senare delen av beskjutningen hade ubåten kommit så i förhållande till Fenris att även fyrskeppet befann sig i skottlinjen.

J.A.Alm

Förhör på CMDN exp, Härnösand, 7.1., med befh på Neptunbol.Hermes

Hermes befh , G.M.Bäckström, anmält att Ie styrman S.G.O.Sylwan på Hermes varit ombord på Fenris vrak på Sydvästbrottens nordöstra kant och gjort iakttagelser rörande skottens inslag å och omkring skorstenen.

FENRIS 5.12 40

Ie styrman Sylwan uppgav att han sett ~~xxx~~ hål efter tre skott i skorstenen som fortfarande står upprätt ~~xxxxxxxxxxxxxxxx~~ och i normalt läge. Det ena hålet , synbarligen ingångshålet, hade suttit vid foten av skorstenen mitt på STB-sidan och utgångshålet hade varit placerat 60 grader förifrån på skotstenens BB-sida. Det ndar skottets ingångshål suttit vid det vita bältets underkant å STB-sidan c:a 60 grader akterifrån. På BB-sidan funnits ett mindrehål i samma bälte c:a 60 grader förifrån. Tredje skottet slutligen hade suttit i överkant på skorstenen mitt på STB-sidan. Ett annat hål hade funnits å BB-sidan s samma höjdläge ~~x~~ c:a 60 grader förifrån. Förutom dessa 1 hade en del mindre hål observerats på akterkant av en sanitetstank för om skorstenen.

INGET SOVJETISKT SVAR PÅ PROTESTNOT.....

Ch.telegram 5.1.40 kl 22 från UD till Legation Suède ,Moscou

Svea-ss Fenris som går i kustfart mellan svenska hamnar har 5.1 kl 16 skjutits i brand av enokänd ubåt i närheten avUmeå. Ni bör under framhåll-ande att ryska ubåtar inrappoarterats Bottenhavet hemställa skyndsam under-sökning. Förbehåll bör göras för reklamationer som svenska regeringen kan finna befogade på grundval närmare utredning = Cabinet

Ch.telegram till UD 7.1. kl 13 från legationen i Moskva

Skriftlig framställning i enlighet med Edert Ch.nr 1 överlämnat igår afton vid besök i Utrikeskommissariatet. Undersökning utlovad = Euler

Söderblom i brev 13.1 till charge d'affaires S.von Euler,Moskva

"För din persomliga information vill jag tillägga att vi äro i besittning av underrättelser som utesluta varje tvivel om att den beskjutande ubåten var av sovjetrysk nationalitet."

Sovjetregeringen

den 17.1.40 i en note till svenska legationen upplyst att undersökning pågår. (Inget svar ingått ännu 24.2.40)

Ch.telegram UD till legationen i Moskva den 24.2.40

AB återgiver Scannews-meddelande från Moskva enligt vilket ryske marinoff-iceren Tripolski ,chef ubåten SK vid armèjubileum 22.2 utförligt skildrat Fenris sänkning. Ehuru anledning misstänka nyheten fabricerad önskvärt er-fara om densamma förekommit ryska tidningar eller eljest bekant Moskva = Cabinet.

Brev 28.2.40 till UD från Moskvalegationen

De sovjetryska tidningarna endast i största korthet omnämnt herr Tripol-skijs framträdande vid firandet av armèjubileet i Leningrad. Endast Pravda

FENRIS 5.1.40

innehåller ett meddelande som kunde häntyda på att Fenris-incidenten verkligen berörts; i Pravdas resumé av herr Tripolskijs anförande heter det: " Vi äro lyckliga att ha befunnits värdiga äran att fullgöra Sovjetregeringens och den store Stalins befallningar. Varken den hemska kölden, stormar eller minfält - intet har kunnat hejda de Sovjetryska ubåtsmännen. I dimma och oväder ha vi uppdagat transporter som sökt föra hjälp till vitfinnarna och med välriktade slag sänt dem till botten." - I militärattachékretsar i Moskva är inget känt om att Fenrisincidenten skulle ha skildrats i samband med armějubileet. Marinofficer Tripolskij hör till dem som på grund av militäre förthänster i den Sovjet-Finska konflikten erhållit titeln "Sovjetunionens Hjälte."

UD den 15.5.40 förtroligt upplyst SKN

Att med hänsyn till omständigheterna i detta fall har utrikesministern icke ansett opportunt att i nuvarande kägxekkerkigare läge ytterligare démarcher i saken företagas hos Sovjetregeringen, detta på grund av pågående handelsavtalsförhandlingar.xx8xxxx

---

UD upplyste 14.3.41 AB N.I.Rönne i Sundsvall att trots upprepade påminnelser icke något Sovjetiskt svar erhållits i Fenrisfallet.

P.O.Ekman: Havsvargar (-83)

Fenris sänktes av SC 311, Fjodor Versjinin

Kort för nårsafton 1939 föll det första och enda finska fartyget under hela vinterkriget offer för ryska ubåtar. SC 311, ubåtschef Fjodor Versjinin, befann sig vid jultid uppe i Kvarken. Versjinin hade som stöd med sig divisionschefen Alexander Orjol & politruken K.A. Vorogusjin. Den 29 decemberbefann sig kusttankern Sigrid och ss Wilpas,755 brton, med vetelas på resa från Örnsköldsvik till Wasa. Sedan Sydostbrottens fyrskepp siktats vid 03-tiden sattes kursen på Norrskär. Plötsligt blixtrade det i mörkret akterifrån och granater slog ner invid Wilpas. Tankern Sigrid räddade sig in i skärgården medan ubåten förföljde Wilpas som sökte undkomma med högsta fart på zigzagkurs. I mörkret rände Wilpas på grund utanför farleden söder om Norrskär kl 04.25. Besättningen tog sig skyndsamt iland i livbåtarna medan SC 311 i skenet av lysraketer sköt Wilpas sönder och samman. I loggboken antecknade Versjinin att en fientlig 4000-tonnare förintats. På e.m. 5.1.40 stoppade SC 311 med ett par kanonskott Fenris som i snöyra var på väg till Holmsund längs Norrlandskusten. Versjinin lät de ombv ro över till fyrskepper Sydostbrotten i närheten.Sedan sköt hanFenris i brand efter en längre kanonad. Kl 15.32 tystnade äntligen ubåtens 2 45mm-pjäser. Ryssarna var övertygade om att Fenris var på väg med krigsförnödenheter

FENRIS 5.1.40

till Finland. Sveriges regering drog in fyrskeppet och inlade en skarp protest i Moskva (Se sid 6) Några fler än dessa 2 fartyg lyckades ryska ubåtar inte förgöra under vinterkriget. I mitten av januari tvingade isläger bort dem från Bottenhavet och sedan försökte ryska marinflygplan ensamma upprätthåll aden mot Finland proklamerade sjöblockaden. (Den 5.2 blev Sveabolagets Wirgo sänkt av ryska plan i Ålands skärgård). Ryska plan sänkte även 3 finska fartyg,nämligen ss Leo i Åbo hamn, ss Notung vid Sottunga och ss Rigel vid Mäntyluoto.

Belöning till Ryska ubåtsmän

För sina bragder dekorerades ubåtschefen Fjodor Grigorjevitj Versjinin och hans kollegor Alexander Tripolskij och Anatoli Konjajev med Gyllene Stjärnans medalj och utnämndes till Sovjetunionens Hjältar. Deras båtar SC 311, SI och SC 324 erhöll samtidigt Röda Fanans Orden. Utnämningarna skedde vid Högsta Sovjets plenum den 7.2. och 21.4.40 I motiveringarna hette det att " SC 311 sänkt 3 militära fraktfartyg på tillsammans över 10.000 ton (uppenbarligen Fenris och Wilpas på tillsammans 1259 ton utan några som helst krigsförnödenheter ombord.) Den av SC 324 anfallna konvojen sades ha bestått av 3 fraktfartyg med last av krigsförnödenheter skyddade av krigsfartyg. Därmed måste ha avsetts 3 fartyg , Bore I, Anneberg och Hebe, som gick i konvoj till Sverige.

Mer om sjökriget se Egna noteringar

SKNEIII vol 165

Lastförteckning

Fenris styckegodslast utgjordes av följande varupartier:
2 kantmaskiner, 2 partier såpa, 200 kg bakmassa, 10 fat såpa, 1 säck lim, 11 järnfat harts, 5 kollin + 1 låda + 3 kartonger Ferbocellulosa, 1 paket mtallproppar, 16 knippor kopparrör, 200 lådor såpa, 13 säckar& 15 lådor mandel, 20 lådor korkskivor, 25 ton järntråd, 22250 kg mjöl i säckar, 13000 kg makaroner, 7 rullar blyplåt, 3 kolli gravstenar, 1 ton järntråd, 193 rullar tidningspapper, 2 partier såpa, 2 korgar med rördelar, 800 kg el.material, 1 element "Tiger", 100 rullar papp, 141 kollin plåt,pumpar, plåtcisterna mm, 25 kollin tvättställ och 1 lådor porslin.

Långvarigt dykarbråk om lasten och vraket

Dykare V.L.Säfström,Bonäset,Örnsköldsvik, skrev 15.1.40 till Sveabolaget om bärgarrätten och detta brev sändes till SKN som 19.1. skrev till Säfström om förslag att ev.överta vraket. Säfström svarade 23.1 att han var villig att betala 5% " för det jag kan bärga. Som fartyget ligger långt ut till havs och man alltid är beroende av vackert väder för bärgningsarbetet är det svårt för mig att fixera ett fast pris.Det är risk att kommande havsisar tar ut fartyget på djupt vatten,," - SKN svarade 24.1 att de i

FENRIS 5.1.40

sinom tid ämnade återkomma. - Den 29.4.40 påminde Säfström SKN om sitt anbud. SKN inte svarat - Den 3.5.40 inkom till rederiet ett brev från John Wahlstrand i Norrbystrand:

S^S Fenris Vill härmed meddela att denna av ryssarna beskjutna ångare,som av alla tros vara sänkt och för alltid försvunnen, står på grund ost om Bonden på ett grund där. Fören äröver vattnet och har jag hört att även folk varit ombord på båten. Isarna häruppe är ännu rätt så tjocka. Vid Mehällan utanför Norrbyskär påstås den vara c:a 2'. Ännu är nattfrosten rätt så skarp och synes en hel del begagna sig av just denna för att besök fartyget och påstås det att de haft jänsågar med sig för att komma åt den begärliga metallen samt har tydligen en del annat lättare löstagbart mera värdefullt gods följt med de som gjort visit på fartyget. Här finnes även verkliga spekulanter som skulle vilja betala ett visst pris för bärgningen eller kanske rättare sagt för att taga reda på och rädda last etc.Dessa spekulanter ha bett mig tillskriva Eder. Till upplysning om min person kan jag meddela att jag de sista 2 somrarna hjälpt Helge Josephsson i Nordmalin under semestertiden och beredskapstjänsten. Eljest är jag pensionerad. Tacksam för edert meddelande i saken." -

10.6.40 återkom Säfström i brev till SKN och bad om besked om sitt anbud på 5 %. " Jag har varit ute vid vraket och det ligger med en del av förskeppet ovan vattnet. Akterskeppet däremot ligger på 16 meters djup.Så har även en AB MO & Domsjö ägande bogserbåt "Frans Michael" varit ute vid vraket och tagit det förnämsta,nämligen fartygets ankare och kätting,så nu finns det ej något av värde kvar annat än skrot."

18.6.40 emottog SKN från Neptunbolaget 3000 kronor som köpesumma för vrake och Neptunbolaget anhöll samtidigt att SKN måtte föranstalta att Mo & Domsjö AB utlämnar ankaren och kättingar till Neptunbolaget.

22.6.40 skrev Säfström till Neptunbolaget att han varit ute vid vraket och bärgat en järnbom som ~~stack ut från~~ stack ut från skrovet samt ett gammalt stockankare. "Som dessa delar blott är skrot,skall jag anmäla detta till tullen, eller är det tillfyllest om jag omtalar detta för eder."

26.6.40 svarade Neptunbolaget ilsket Säfström: " Vi äro ägare till detta vrak och dess inventarier. På vems uppdrag har ni bärgat omskrivna järnbom och stockankare? Enligt avtal med SKN tillhöra även dessa oss såsom köpare Mer än ersättning för transporten in till land kunna vi under sådana förhållanden icke bevilja eder. "

30.6. återkom Säfström i ett långt brev till Neptunbolaget:

"Ser av eder skrivelse av den 26 ds att ni undrar pm vems uppdrag jag bärgade en bom samt ett gammalt stockankae från rubricerade vrak.

Jag tycker mig i mitt förra brev, att så tydligt soo möjligt, förklara

ALGOL 5.1.40

denna för Eder sä fräcka handling,men kan åter, så att det blir mera förståeligt för eder,upprepa densamma: Jag låg i underhandling med SKN att få köpa vraket, troligast innan ni hade en aning om detta vrak,och överenskom att gå ut till vraket och se vad där kundegöras och sedan inkomma med ett fast pris , och under denna resa tog jag ovannämnda delar ombord. När jag sedan återigen tillskrev SKN fick jag upplysning om att Neptunbolaget köpt vraket. Som ärlig och därtill försynt person tillskrev jag Eder med detsamma och omtalade vad jag hade bärgat, och är förvissat om , att icke en på hundra gjort detsamma otanoheltanonuhalgratbdegaa handling oå grund av dess ringa värde, troligqst högst 10 kronor i skrotvärde. Jag ställer mig även förvånad att att bärgningsbolag med så gamla anor som Neptun, kan ställa en fråga med vad rätt jag hade att bärga ovannämnda delar. Känner icke Neptun till vad lagen i sjölagen föreskriver om sjöfynd? Om så icke är,får jag härmed i korta ord citera några rader av nämnda lag: " Vad som i Svenska floder, kanaler eller i saltsjön bärgat gods eller delar från övergivet vrak etc etc ...skall till närmaste tullstation anmäla fyndet...osv." Behöver jag omnämna att jag har anmält saken till tullen för att skydda mig själv.Att jag blev förvånad mär jag läste Edert svar, och den ton ni använde i edert brev på min hövliga förfrågan angående vraket, är av intet,i förhållande till, när jag hör, att detta av anor stolta bärgningsbolag skall på sidan av sitt bärgningsrbete även upptaga skrotfrån sjunkna vrak och således ingå på en annans näringsgren. Hädanefter kommer jag att skaffa mig de modernaste bärgningsattiraljer och ditopumpar för att driva fullständigt bärgningsarbete vid sidan av mitt vanliga, och hoppas därmed kunna få dess mera arbete på grund av mitt billigare pris. Innan jag avslutar detta brev, vill jag påpek påpeka att jag kommer att vända mig direkt till Handelsdepartementet med en förfrågan, om det anses nationalekonomiskt att storbolag blott i förvärvningssyfte tillägnar sig vrak som ej går att bärga utan blott är skrot och således utestänger andra från arbete.Som motiv för detta är,när man så gott som dagligen hör hur statsmakterma på alla vis såväl i radio som i tidningar driver en oerhörd propaganda till enskilda att tillvatataga allt möjligt skrot, skulle det vara av intresse att se, om de följer med att det blir arbete utav och ej blott ett pris på papper för att utestänga andra från arbete.

Högaktningsfullt
W.L.Säfström

Neptunbolaget svarade den 3.7.40 Säfström: " Vi ha emottagit Edert osympatiska brev av den 30 juni, och vilja endast anföra följande: Det är Eder tydligen ej bekant, att vi dagen efter Fenris förlisning voro ute till detsamma,men att det då icke var möjligt att göra något för bärgning av vare sig last eller annat att vi ställde en senare undersökning i utsikt. För det andra

FENRIS 5.1.40

är det vanligt att när ägaren av ett vrak är känd,såsom i detta fall, överenskommelse träffas med denne,om något bärgas, innan tullen inblandas. Vi påpeka dessutom, att ni i edert förra brev frågade, om anmälan till tullen skulle göras, och bemärka, att detta nu skett. Vi ha idag tillställt SKN avskrift av vår korrespondens med eder. Högaktningsfullt...

Därnäst skrev SKN till Mo & Domsjö AB den 5.7.40 angående de bärgade ankarn och fick den 12.7 svar från dir.Karl Kempe:

...Få vi meddela att bolaget tillhöriga bogserångaren Frans Michael den 15 maj 1940 från vraket avss Fenris bärgat div. gods, bl.a ankare och ankarkätting. Den 15.6 verkställdes på uppdrag av Tullkammaren i Örnsköldsvik besiktning och värdering av det bärgade vilket åsatts ett värde av kr 5070:- Det bärgade ansågs utgöra strandfynd och bärgarlönen sattes till förslagsvi 1000 kronor.

15.7.40 skrev Neptunbolaget till SKN att de stod i direkt förbindelse med Mo & Domsjö AB . " Det bärgade utgöres av 3 ankare, 320 meter kätting och 6 st patenthissblock."

23.7.40 SkrevÖrnsköldsviks tullkammare till Nrptunbolaget att detta kan utf godset mot bevis på äganderätt, och betalning av 40:42 kr för besiktning oc kungörelse samt kvitto. " Samtidigt bärgade 590 kg kopparrör synas ej ingå i Edert avtal med SKN utan torde utgöra en del av lasten." -Neptunbolaget svarade 24.7 att de skall undersöka huruvida kopparrören ingått i lasten. eller ej. - Något ytterligare finns inte nämnt om dessa kopparrör som måste ha ingått i ett parti på 809 kg som AB Svenska Metallverken assurerat i SKN. Rören såldes 25.10.40 på Tullauktion i Örnsköldsvik såsom sjöfynd och inbringade 460 kr. SKN för hela lasten utbelatat 66.485:34, slutreglerat den 13.10.41.

17.6.42 skrev dykare Victor Högström, Bonäset,Järven, till Neptunbolaget: "Ref. till Edeert brev av den 19.5.41 att jag skulle få undersöka hur mycke jag kunde giva för Fenris vrak. Då 1941 var rätt så riskabelt att göra någo undersökning under då rådande krigshändelser, blev det ingenting utav detta år. Jag hade nu för några dagar sedan en resa förbi vraket och gjorde då en nerstigning varvid jag fann att vraket är borta. Troligen har isen tagit de på djupare vatten.Dock kundejag se lite skrot här och var på själva skäret. Högström bjudit 250 kr för själva vraket i hopp om att kunna finna det och kunna ta upp lite last ifrån det. - Neptun svarade 18.6.42 att de var villiga att sälja vraket för 250 kronor, men att lasten tillhör SKN.

Ännu 5.12 42 Hade inte dykare Högström anmält något ev bärgat gods till Örnsköldsviks tullkammare.

25.2.44 skrev dykare W.K.Säfström, Bonäset:Bonässund, till SKN:

"Som undertecknad är ägare till rubr. vrak, får jag härmed vördsamt göra en

SKN EIII 165

FENRIS 5.1.40

förfrågan.Spm jag kommande sommar ämnar upptaga skrot från nämnda vrak men som jag ej är ägare till lasten, är jag villig att betala 20 % av skrotpriset till SKN. Om ni accepterar ovannämnda procentförslag ,får jag vördsamt anhålla, att ingen nannan lämnas dylika förmåner, enär det då är svårtatt kontrollera vad som blir upptaget."
SKN svarade 28.2.44 att de var nöjda med en redovisning motsvarande 20% av försäljningspriset för bärgad last.

SKN VI I 62

LAST FÖRSÄKRAD I SKN

21 lådor el.porslin	1341 kg	AB IFÖ-verken, Bromölla
5 lådor potatisgryn	125 kg	
24 kollin med 46 st tvättställ 1 kolli med 10 par hängkonsoller	815 kg	
1 st plåtcistern (150 l varmvattenberedare)	65 kg	Nordiska Rör AB,Sthlm
1 st badkar 1 bunt badkarsfötter 1 säck rördelar 1paket & 1 kartong armatur	120 kg	Nordiska Rör AB,Sthlm
3 st sugpumpar nr 4 3 st ML-pumpar nr 2 1 paket bottenventiler	100 kg	-"-
50 rullar grålump-papp	465 kg	Gamla Wellpappfabriken Stockholm
600 st galv. hinkar	4700 kg	Sthlms Galv.fabriks AB Liljeholmen
60 st galvaniserade baljor	960 kg	
132 kolli galv. stålplåt	5660 kg	
50 rullar papp	465 kg	Evers & Co Ab, Sthlm
1 låda med 100 st el.element Tiger.	115 kg	AEG,Västerås
2 trummor och en häck el.kabel	645 kg	Liljeholmens Kabelfabrik
2 häckar & 1 kartong el.ledningar	155 kg	
8 fat & 2 korgar galv. rördelar	1128 kg	Ernström & Co,göteborg
350 lådor & 25 fjärdingar såpa till Konsum	9100 kg	AB Grumme & son, Sthlm
15 fat såpa till Umeå Sjukhus	2400 kg	
139 kolli omslagspapper	3500 kg	Gustafsfors AB,Skåpafors
193 kolli special kraftpapper	3568 kg	
40 buntar järntråd i transit från Hamburg t. Holmsunds AB	1000 kg	H.Dennemark & Co, Sthlm

FENRIS 5.1.40

Forts: last ass. i SKN

3 kolli gravvårdar (1 vård, H.90 cm, till Väster-Hiske kyrkogård)	470 kg	Karlshamns Stensliperi
7 rullar Belgisk blyplåt	3660 kg	MO & Domsjö AB
565 lådor makaroner	13.005 kg	Makaronibolaget, Göteborg
330 säckar mjöl	22.250 kg	Ståhlboms Kvarn, Norrköpin
1000 buntar järntråd i transit från Nordstern, Düsseldorf.	25.250 kg	AB Nordsvenska Bruk
20 lådor korkskivor från Lissabon (Ex Massilia)	1220 kg	P.B.Romare Co i Stockholm
13 balar & 15 lådor sötmandel i transit fr. Catania	1533 kg	David Renman & Co, Umeå
200 lådor Stjärnkristallsåpa	5000 kg	Hj.Södergrens Såpindustri Norrköping
16 knippor kopparrör 1 paker rensproppar	824 kg	AB Sv. Metallverken,Sthlm
5 kolli,4 lådor fernissa	230 kg	AB M. Hansen, Sthlm
1 låda porslin (Ass. för sent anmäld)	?	AB Åke Blomkvist, Sthlm
11 fat flytande harts	2288 kg	AB Hammarbyverken,Sthlm 20
4 fjärdingar zinkvitt	210 kg	Dorch,Bäcksin & Co,Gtbg
1 säck limkakor	50 kg	Dorch,Bäcksin & Co,Gtbg
2 lådor & 3 kartonger svavel, pipmsten, paraffin, talcum, aceton, salpetersyra, bittersalt, rosenvatten o.a kemikalier	140 kg	Dorch,Bäcksin & Co,Gtbg
10 fat gulsåpa	1630 kg	Såpförsäln.AB, Gtbg
2 kartonger bakmassa	200 kg	Gust.Lundgren AB, Gtbg
36 kartonger buljong	20 kg	Magnusson & Zacco, Sthlm
25 kartonger Derbytvål	250 kg	Magnusson & Zacco, Sthlm
720 tuber Abba kaviar, 3 lådor	35 kg	Magnusson & Zacco, Sthlm
66 lådor gul Fylgiasåpa	1650 kg	Magnusson & Zacco, Sthlm
25 baljor Kristallsåpa	1750 kg	Magnusson & Zacco, Sthlm
15 fat hjorthornssalt	873 kg	Magnusson & Zacco, Sthlm
2 st avkantningsmaskiner transit fr. Hamburg t. F:a Hj.Granberg i Holmsund	2823 kg	Lindahl & Nermark,Alingsås

Följande last ej krigsriskförsäkrad

5 kartonger choklad	150 kg	Wels Chokladfabrik,Sthlm
97 st gjutna normalrör 30 st rördelar	1400 kg	Rylander & Asplund, Sthlm

Forts

FENRIS 5.1.40

Ej krigsassurerad last

Gods	Vikt	Avsändare
23 fat transformer olja	4307 kg	Skandinavisk-Amerikanska Petroleum AB, Sthlm
5 fat konsistensfett	927 kg	
105 fat maskinmineralolja t Obbola Cellulosafabrik i Holmsund	21000 kg	
4000 st bakelsekartonger	?	Bo Tielman, Linköping
500 st tårtkartonger t. Nya Hembageriet, Umeå.		
150 lådor russin	187 kg	Franzen & Fried AB, Sthlm
1 bal kryddpeppar	130 kg	AB Eric Lindvall, Uppsala
1 bal vitpeppar		
1 häck dubbel disklåda stålplåt	100 kg	AB Ahlsell & Benström, Sthlm
1 parti spegelglas	?	Edvin Andersson, Sthlm
3 fat tarmar	750 kg	AB Schaub & Co, Sthlm
Automobilolja för 673:56	?	Vacuum Oil Co
16 paket papp	500 kg	B. Tielman, Linköping
3 kartonger sillkonserver	30 kg	AB Bröderna Ameln, Gtbg
5 kartonger Sillkonserver	?	
16 kartonger, 1 paket dito (Abba-biten, Vingasill, Sill i dill Smörgåsbitar, Royal Ansjovis mm)	220 kg	
62 fat terpentin	11895 kg	Mo & Domsjö AB
knippe galv. rör	100 kg	Bröderna Ekstrand, Sthlm
1 badkarsblandare		
25 kolli ståltuber	950 kg	Nordiska RörAB
låda luftklockor av koppar		
1 bunt smide, 1 kartong armatur	35 kg	
1 paket emaljgods, 1 säck rördelar		
3 kolli pumpar, 2 buntar smide	225 kg	
11 kolli gjutna rördelar		
1 låda rördelar, 2 kolli plåtvaror	100 kg	
9 kolli gjutna rördelar		
4 buntar smide	45 kg	
1 badkar & 1 bunt fötter	150 kg	
3 lådor kopparrör	1127 kg	D. Hald & Co, Sthlm
3 st rundkoppar t. AB Robertsfors	23,7 kg	

Dessa partier täcktes inte av sina civilriskförsäkringar. SKN hade ingen skyldighet att betala.

FENRIS 5.1.40

"Nu är det färdigt!"

Kl 12.10, samtidigt som fyrskeppet siktades 1½ streck om BB observerades en mörkt målad ubåt utan signalflagg i ytläge,pendlande i sjön ungefär 400 meter på STB bog. Kapten Andersson såg i sin kikare folk på dess däck men antog att den var svensk. Fenris passerade fyrskeppet, vars mistsignaler brölade i snöyran, tätt om BB på en båtlängds avstånd, girade till kurs NNO½O mot Holmögadd och slog full fart i maskin. Ubåten höll sig på samma avstånd som förut, 300-400 meter akterut, följande i Fenris kölvatten och sköt kl 12.35 ett kanonskott . Granaten gick högt över masttopparna och slo ner 700 meter för om Fenris med en hög vattenkaskad. "Nu är det färdigt!" sade Ie styrman Larsson till befh, som genast slog stopp i maskin och lät blåsa 2 långa signaler i ångvisslan. Rorsman, lättmatros Johansson, fick order att ta sig akterut och hissa svenska flaggan. Ubåten fortsatte beskjutningen och kapten Andersson såg i kikaren folk vid båda kanonerna. Ubåten rullade våldsamt i sjöhävningen och kanonserviserna hade svårt att hålla sig kvar på det nerisade däcket varför ingen träff gått in ens efter det 20de skottet. Vart 3dje skott var en spårljusprojektil. Eftersom det stod klart att ingen pardon skulle ges gav kapten Andersson order att klargöra och bemanna STB livbåt, avsedd för 24 personer,som var lättast att fira då den låg på läsidan. 2e maskinist Albdalivar nära att bli dödad av en granat som susade genom en gång ombord just som han ,på väg till båtdäck, stängt hyttdörren bakom sig. Granaten strök förbi ett par dm från hans huvud och hade exploderat mot dörren om den varit öppen. Fenris hade lätt slagsida STB vilket underlättade firandet av STB-båten. "Sjögången räddade våra liv", ansåg kapten Andersson, " Hade det varit lugnt hade de skjutit in sig på oss långt innan vi hunnit få en livbåt i sjön." - Föreståndarskan, fru Ida Lundberg, Skönvik, och 17-åriga städerskan Elma Grundin, Gävle, höll just på att servera 2e styrman Thörn-Sundberg middag före vaktbytet då en jungman rusdae in i pentryt och ropade:" Vi är prejade av en ubåt!" "Jag trodde han skämtade" ,sade fru Lundberg," men kanonaden blev allt häftigare och jag förstod att det måste vara allvar.Väl uppe på däck beordrades jag ner i livbåten som var firad till i höjd med båtdäcket. Jag ville rusa ner och hämta pengar och kläder men blev tillropad att " Sånt har vi inte tid med! Ner i båten! Det gäller livet!" - Jag hoppade handlöst ner i båten, slog mig illa och var nära att falla överbord men nån fick tag i mig och ryckte omkull mig. Jag var så paralyserad attjag inte kände någon smärta.Under tiden blev det allt tätare mellan knallarna så jag kröp ner på botten och drog kappan över mig. Även när vi börjat ro undan jagade skotten oss och styrman och kapten böjde ibland instinktivt huvudena då de otäckt lysande granaterna som

FENRIS 5.1.40

kom svepande genom luften. Väl ombord på fyrskeppet började vi storgråta, både Elma och jag." – En granat träffade skorstenen strax efter det båten lämnat Fenris och det såg ut som den sopade bort skorstenen. Lågor slog uppöver båtdäck som antändes. Livbåten rodde mot fyrskeppet och båda befann sig i eldlinjen från ubåten son besköt Fenris. Granater som inte träffade Fenris föll i vattnet på båda sidor om livbåten och en granat bara 150 meter från fyrskeppet. En massa död strömming flöt upp efter explosionerna i vattnet. Sjöar slog in i livbåten och det var bittert kallt. En av eldarna hade bara byxor och en tunn skjorta på sig eftersom han kommit direkt från eldrummet. Först kl 14 nådde livbåten fram till fyrskeppet. Under tiden övertändes Fenris och drew i NW riktning som ett jättbål i snötjockan. Då terpentinlasten exploderade stod elden som en kvast ur förluckan. Fyrmästare Johan Alm på fyrskeppet hade sett Fenris gira och sättta kurs mot Holmsund och att ubåten då satte fart och följde efter med bemannade kanoner. Han anade dock ingen fara eftersom Fenris gick i trafik på Svenska kusten. Snötjockan utplånade sedan sikten men kanonskotten hördes genom mistsignalerna som korta knallar. Då tjockan lättade kl 14 sågs ett väldigt eldsken och fram ur dimman kom en stor livbåt fullsatt med folk och rodd med kraftiga årtag i den grova sjön. Den var väntad. Lejdare hade kastats ut ocg alle man var redo att hjälpadde 12 männen och 2 kvinnorna ombord. De fördes ner i mässen där kaffe fanns färdigt. Kvinnorna snyftade hysteriskt, lyckliga över att ha undkommit med livet i behåll. Ubåten tordes ha skjutit minst 100 skott innan den inställde elden. Vid 1?30-tiden syntes och hördes ingenting och täta snöbyar svepte in allt i ett ogenomträngligt töcken. Fyrskeppet skulle ett par dagar senare ha lämnat sin station för vintern och förråden ombord var små men man gjorde det bästa för attta hand om de 14 skeppsbrutna. Per radio underrättades isbrytaren Atle som på morgonen lör 6.1 hämtade de räddade in till Holmsund för vidare befordran till Luleå och därifrån på kvällen 7.1 till Stockholm där de inkvarterades på Sjömanshemmet i väntan på avmönstring. Fyrskeppet lämnade sin station 6.1.- Fenris vrak återfanns av marinfartyg redan den 6.1 sjunket med stäven över ytan intill ett par nära varandra uppstickande skär vid Sydvästbrotten, 1,2′ StW Bondens fyr. Stäven låg på 3 meters djup, akterskeppet på 35 meters vatten, och vraketvar fullständigt utbränt med inbuktad bordläggning och hopfallna däck men skorstenen fanns på plast, svartbränd och med 6 skotthål i. – En nyhetsbulletin från Tass förkunnade att Fenris sänkts av ryska ubåten SI, befh Tripolskij, då fartyget befann sig på resa till Finsk hamn med engelsk och fransk ammunition oc vapen i lasten till vitfinnarna.

FENRIS 5.1.40

Historik

Kustångare på 484 brton byggd 1909 i Oscarshamn av stål. (Ex Kalmarsund IX L. 41,1 B. 7,8 Tillhörig Stockholms red AB Svea (E. Högberg) Stockholm. 288 ihkr. Byggd för Ångbåts AB Kalmarsund i Kalmar för trafik Kalmar- Stockholm och mellanliggande hamnar. Nybyggnadspris 143.000 kr. Hade då en liten passagerarinredning som senare slopades. I jan 1918 såld för 400.000 till firma Hedborg & Strindberg i Sthlm som kort därpå sålde ångaren till Svea-bolaget som tänkt döpa om henne till F.O.Hedborg men valde Fenris. Som god isbrytare var Fenris alltid på vårarna den första Sveaångaren till Norrlanshamnarna och på förvintern den sista som gav upp kampen mot isarna I sept 39 försågs Fenris liksom alla andra svenska fartygmed nationalitets-märken på sidorna. 29.11.25 påträffade Kalmarsund IX på resa Kalmar-Sthlm 10' från Landsort holländska järnskonerten "L'Espoir de l'Avenir" av Kampen som tappat rodret på resa med kokslast Amsterdam-Nyköping.Trots hårt väder kunde ångaren bogsera in haveristen till Sthlm. - 16.11.21 grundstötte Fenris i Luleå inlopp på grund av prickar som isen flyttat. Fenris hjälpte otåliga kolleger loss ur isen under svåra isvintrar , som t.ex i jan 29 då hon vid Falsterbo sköt ss Warjo framför sig i isen med stäven i en klyka på Warjos akterspegel. - 16.3.35 avgick Fenris från Stockholm till Göteborg bogserande Sveaångaren Freja på 1082 brton, byggd 1873 i Sunderland, som skulle skrotas ner vid Lindholmen. - 1924-27 fördes Fenris av John Olsson som sedan blev rederiinspektör i Sveabolaget och omkom med Hansa 24.11.44.

Finska presidentjakten Auras slut den 13.1.40

Vid samma tid som Fenris sänktes mötte en annan svensk veteran med en ovanlig historia sitt öde vid angrepp av en rysk ubåt mot den konvoj Aura II skulle eskortera; ombyggd från presidentjakt till eskortfartyg efter krigsutbrottet 30.11.39. En av de egna sjunkbomberna exploderade i kastaren på akterdäck och Aura II sjönk med 26 av de ombv inkl fartygschefen Esrä Ter Vid krigsutbrottet 30.11.39 släcktes de finska fyrarna, fyrskeppen drogs in ochbara kustfarleden hölls öppen. Vid Finnbo norr om Eckerö samlades och organiserades kovojerna för färden via Märket över till Sverige. Vid sjögränsen norr om Understen mötte svenska eskortfartyg som förde konvojerna till Furusund. NO Geta utgjorde Saggö konvojhamn och där låg alltid en eller 2 isbrytare färdiga till assistans. Trafiken på Saggöleden började den 8.12.39 och fortsatte dagligen utan att störas av fienden. 349 handelsfartyg gick i december-januari denna konvojled och inget gick förlorat. Bara en enda gång utsattes en konvoj för ubåtsangrepp och det var den 13.1.40 norr om Märket. En konvoj avgick kl 07 lör 13.1 från Saggö

KONUNG OSCAR 5.1.40

KAPAD AV KRYSSAREN KARLSRUHE SOM TOG 42 POLSK-JUDISKA PASSAGERARE OCH ALL POST TILL TYSKFIENTLIGA LÄNDER. FARTYGET FRIGAVS FÖRST 26 MARS.

Befh Rapport

Ångf. Konung Oscar av Stockholm på resa Riga-Stockholm uppbringades den Fre 5.1. 1940 av tyska kryssaren "Karlsruhe" på lat N 58 38,5′ - long O 19 56,5′ kl 11.45.Fartyget hade 206 ton styckegods och 94 passagerare ombord, därav 42 polacker, vilka, jämte den post och värdepost som var destinerad till Tyskfientliga länder,fördes över till kryssaren. På grund av otillräckliga bunkers fördes Konung Oscar först till Memel där 20 ton kol, färskvatten och proviant intogs. Därefter fortsattes resan till Swinemünde med ankomst dit mån 8.1 kl 11.30. Fartyget måste ha isbrytarassistans. Tis 9.1 blev 52 passagerare ilandförda för vidare befordran till Sverige och kl 13 avgick Konung Oscar med isbrytarassistans enligt order till Stettin och anlände dit kl 23 samma kväll efter en besvärlig färd genom grov is. Fartyget förtöjdes vid Parnitz-Am-Wiesenseite utanför staden. Mån 29.1 förhalades fartyget till Freihafen i Stettin där en del last lossades. Först tis 26.3 frigavs Konung Oscar och befh återfick samtliga skeppspapper. Ons 10.4 kl 07 avgick fartyg från Stettin, passerade Landsort fre 12.4 kl 03.30 och anlände till Stadsgården i Stockholm kl 14 samma dag. Under resan Swinemünde-Stettin skadades fartygets propeller och roder genom den grova isen och en hel del naglar blev läck i förpiken.

Stockholm 15.4.40
Karl Fliesberg
Befh

Besättning, enligt lönelistan.

Befh Carl Adolf Fredrik Fliesberg, Topeliusvägen 35,Äppelviken
1e styrman Karl J.A.Ericsson
2e styrman John H.Petterson
1e maskinist Simon P.Rydberg
2e maskinist Ernst H.Thurdin
Smörjare Erik L.Hennström
Matros Ernst Sundström
Matros Sune K.S.Hultberg
Matros Sven Konrad Berglöf
Matros Karl Henning Jansson.
Matros Karl Axel Karlsson
Jungman Sixten E.Jansson
Eldare Martin T.E.Eriksson
Eldare Axel E.Larsson
Eldare Erik A.Westberg
Föreståndarska Esther A.Johansson.
Kokerska Gretchen L.Wallgren
Kokerska Alice K.Ek

Forts

KONUNG OSCAR 5.1.40

Besättning forts

Köksa Sigrid M.Winkler

Städerska Clara S.Nilsson

Städerska Majken W.Fahlberg

Uppasserska Greta M.Eklöf

Pentryflicka Nina Waldgarødt

Anklagat för Feindselige unterstützung.

Generalkonsul Axel Stridbeck i Hamburg skrev 24.1.40 till Prisenhof i Hamburg som fått hand om Konung Oscars vidare öde:

Im anschluss an meine am 10 dieses Monats abgegebene Erklärung betreffend die Ladung des aufgebrachten Schwed. ss Konung Oscar ,beehre ich mich hierdurch zu ihrer kenntnis zu bringen, dass der Dampfer Konung Oscar seit einer reihe von Jahren in regelmässigem Verkehr zwischen Stockholm und Riga bestanden hat.Der umstand,dass sich bei der letzten Reise des Dampfers unterden Passagieren ,welcha nach Stockholm befördert wurden, auch solche Polnischer Nationalität befanden, war unter den vorliegenden verhätnissen für den Kapitän des Dampfers kein anlass zu verdacht,dass die Reise als Feindselige unterstützung im sinne der vorschriften im Artikel 38, abschnitt 5, der DeutschenPrisenordnung vom 28.8.39,betrachtet werden konnte. "

UD - P.M. ang. Konung Oscar

UD FÖRTROLIGT till dir. Rogberg, SKN, Sthlm 29.1.40

Generalkonsulatet i Hamburg telegreferar den 27 innevarande månad att vederbörande i Prisenhof numera syntes frångå sin tidigare tillkännagivna uppfattning att artikel 38, punkt 5, i den Tyska Prisrättsförordningen vore tillämplig. Istället åberopas artikel 21, punkt 1,enär bland farygets post anträffats brev med värdehandlingar för England,varjämte även last anträffats som skulle vara destinerad till England. Generalkonsulatet påpekar att därest värdet av dylik last och värdehandlingar uppgå till mer än hälften av lastens totala värde,Prisrättsförfarande kan inledas även beträffande fartyget.

UD - P.M. ang. Konung Oscar, 29.1.40

Artikel 38:5 i Prisenordnung talar om fartyg som " die Reise eigens macht um angehörige der Feindlichen Streimacht oder Personen zu befördern, die sich im Dienst der Feindlichen Streitmacht stellan wollen." Det framgår klart av ordalydelsen att denna bestämmelse icke är tillämplig på fartyg som befordra passagerare i reguljär trafik. Det är också allmänt erkänt inom doktrinen att dylik personbefordran icke kan hänföras till neutralitetsvidrigt understöd. Med hänsyn till att Artikel 38:5 Prisenord-

KONUNG OSCAR 5.1.40

nung synbarligen motsvarar Londondeklarationens Artikel 45,punkt 1, kan uppmärksamheten därjämte fästas på att en följande artikel i London deklarationen ,nämligen artikel 47, säger ,att i den fientliga krigsmakten inkorporerade personer som anträffas ombord på neutrala fartyg kunna göras till krigsfångar,även om skäl till fartygets uppbringning icke föreligger Det framgår härav att närvaron ombord på neutralt fartyg av den fientliga krigsmakten tillhörande personer icke i och för sig är anledning till fartygets uppbringning och följaktligen än mindre till dess prisdömning och konfiskering.Någon grund för uppbringning föreligger icke enligt det tyska prisreglementet,när personer av fientlig nationalitet,låt vara i krigstjänstduglig ålder,fara som passagerare å fartyg som går i reguljär trafik. Fartygets befh eller redare har ju i detta fall icke ens anlednin att efterfråga vart passagerarna ämnar sig efter att ha lämnat fartyget, eller i vilket syfte de företaga resan.

Sveabolaget,Sthlm 7.2.40, till SKN

Åberopande gårdagens telefonsamtal med advokat Henriques få bi härmed bekräfta att den därvid träffade överenskommelsen att förantalta om hemsändning från Swinemünde av 4 kvinnliga besättningsmedlemmar å Konung Oscar, medan den övriga delen av besättningen tills vidare får kvarstanna.Vi hava omedelbart telegrafiskt underrättat vårt ombud i Swinemünde härom.

Sveabolaget till UD, Sthlm 1.3.40

Bekräftat SKN:s medgivande att hemsända övermaskinist Rydberg och matros Karlsson via Sassnitz från Konung Oscar i Stettin.

UD P.M. 6.2.40 om Konung Oscar

Enligt uppgift lär numera den omständigheten att i den å Konung Oscar medförda posten funnos checkar till ett belopp,möjligen överstigande värdet av den övriga lasten, från Tysk sidan anföras skäl för fartygets kvarhållande och ev för dess konfiskering. Huruvida innehållet i postförsändelser får behandlas som krigskontraband är en i högsta grad omstridd fråga som med hänsyn till artikel 1 i XI:te Haagkonventionen 1907 snarast synes böra besvaras nekande. Det heter nämligen där att neutrala och krigförandes postförsändelser som anträffas till sjöss å neutralt fartyg eller fientligt fartyg,äro okränkbara,samt att,om fartyget uppbringas,desamma med minsta möjliga tidsutdräkt skola vidare befordras av det uppbringade fartyget. ... Då den Tyska Prisdomstolen dömer uteslutande på grund av Prisreglementet,med bortseende från Int. rätt, måste man räkna med att ifrågavarande värdeförsändelser konfiskeras såsom kontraband.Det torde emellertid vara skäl att göra gällande att det vore orimligt att konfiskera själva det postförande fartyget på grund av att dess postsäckar innehållit i brev inneslutna checkar o.dyl,vilkas belopp överstiger värdet av den övriga lasten. Det är här fråga om försändelser ,vilkas innehåll

KONUNG OSCAR 5.1.40

fartygets befh icke haft någon möjlighet att kontrollera. Fartyget mottagexx posten i slutna postsäckar,och befh har varken anledning eller ens rätt att öppna säckarna och naturligtvis än mindre de däri inneslutna försändelserna. Det enda befh vet om posten är att han mottagit ett visst antal säckar.Varken befh eller rederiet har någon som helst befattning med eller ansvar för postförsändelsernas innehåll. Det har veterligen aldrig förekommit att ett postförande fartyg blivit konfiskerat på den grund att dess postsäckar innehållit värdeförsändelser. Man kan också fråga sig vad en på ett uppbringat fartyg anträffad check har för värde? För att få pengar på densamma måste man ju presentera den till inlösning å betalningsorten. Om denna är i fiendeland, t.ex London,lära Tyskarna,i varje fall icke direkt,kunna tillgodogöra sig checkens belopp. Om icke checken,såsom är föga troligt, är ställd till innehavaren.lär för övrigt ingen kunna tillgodogöra sig densamma utan medverkan av den å checken angivna betalningsmottagaren.Icke heller lär den omständigheten,att checken blivit beslagtagen, kunna befria utställaren från skyldigheten att verkställa den betalning som är avsedd att genom checken fullgöras. Man torde därför kunna påstå att enx check,som anträffas å uppbringat fartyg, och som är underkastad beslag och konfiskation i egenskap av kontraband,icke har något som helst värde som kan tagas i betraktande vid bedömande av frågan,huruvida själva fartyget må konfiskeras. "

(Upprättat av Gihl som gruddval för generalkonsul Stridbecks i Hamburg vidare argumentering för fartygets frigivande.)

Prisenhof till Generalkonsulatet 16.2.40

Reichskommissar beim Prisenhof,Hamburg 16.2.40, i brev till Königlich Schwed. Generalkonsulat bekräftat mottagandet av skrivelse av den 14.2. "Ich habe von ihren ausführungen mit interesse kenntniss genommen und werde sie bei der entscheidung der - bisher noch offenen - Frage,ob ein Prisengerichtliches verfahren eingeleitet werden soll, berücksichtigen."

Gez. Werth

Utrikesrådet Söderblom,UD, i brev t. envoyen Arvid Richert,Berlin

Brevet daterat Stockholm 1.3.40: "Broder! Du torde direkt av Stridbeck ha erhållits orienterad om hans åtgärder beträffande Konung Oscar.Det senaste är att professor Möller med till synes välvilligt intresse studerar de i Gihls P.M. anförda synpunkterna. En del lastägare börja naturligt nog att visa otålighet och söka få till stånd hemsändning av sina varor på annat sätt. Vi får väl hoppas att isen snart bryterupp,och då vore det tråkigt om icke Konung Oscar vore fri att fortsätta sin avbrutna resa. Jag vill ifrågasätta,huruvida det icke vore lämpligt att jämväl i Auswärtiegs Amt i Berlin göra en påstötning.

Förtrolig kopia sänts till Rogberg, SKN .

KONUNG OSCAR 5.1.40

UD P.M. Sthlm 27.3.40

Enligt vad beskickningen i Berlin den 23.3 telegrafiskt inberättat,har Auswärtiges Amt under hand meddelat, att möjlighet föreligger för undersökning av Konung Oscars snara frigivande efter kvarhållande av vissa varupartier för vilka garantiförbindelse saknas. De Tyska myndigheterna tillråda fartygets besättning att kvarstanna. Beskickningen tillägger att konsulatet i Stettin har underrättats.

Brev A.Richert,Berlin till utrikesrådet Söderblom,UD

Daterat Berlin 29.3.40: Legationsrådet Lohmann i Auswärtiges Amt har i em. vid telefonsamtal med von Post bekräftat Konung Oscars frigivande.Han meddelade vidare att en del av lasten kvarhållits,då erforderliga garantier för dess kvarstannande i Sverige ej lämnats. Med hänsyn till isförhållanden trodde Lohmann icke att fartyget på ännu några dagar kunde fortsätta sin avbrutna resa till Sverige .

Telegram till Sveabolaget 23.3.40 från mäklaren G.Metzler

Daterat Stettin 23.3.: Oscar wird nach entloeschung von positionen neun elf 18 zwanzig 28 freigegeben = Metzler

---

Generalräkning till SKN

Sveabolagets generalräkning 28.6.40 till SKN = 43174:58
Kol- & oljeförbrukningen u. uppehållet i Tyskland = 8863:65
SKN 29.7.41 löst dispache 1250:-
SKN 1.9.41 utbetalat till rederiet 11911:60.

Eget. Inget på KK om Konung Oscar

På KK Fc III finns i mappen på Konung Oscar ingenting om uppbringningen och det långa kvarhållandet i Stettin. Endast uppgifter om ett maskinhaver 26.8.38 och en kollision vid kaj 3.1.38 i Riga med ryska ss Ochta.

STORT TYSKT SPANINGSPÅDRAG EFTER Konung Oscar

I Franz Kurowskis bok "MS Hansestadt Danzig." (Herford 1981) sid 67-68 står följande om incidenten utan angivande av att fartyget fördes till Memel Hansestadt Danzig fick på e.m 4.1.40 i uppdrag att genomsöka plankvadrat 5637 till 5331 efter en svensk ångare som på f.m 4.1 avgått från Riga mot Stockholm med 20-40 polska legionärer bland passagerarna.Samtidigt tilldelades kryssaren Karlsruhe plankvadrat 5634 till 5371 och Schiff 23 dirigerades till plankvadrat 5386.Kl 20.40 fick fartygen telegrafisk order: "Zwischenfälle mit Russischen Streitkräften unbedingt vemeiden." Den 5.1 kl 14.45 sände Karlsruhe ut ett funkspruch att:" Schwedischen Dampfer Konung Oscar, 735 t, Riga 4.1 ab nach Stockholm, im quadrat 5665 untersucht. 42 wehrfähige Polen und Post für England anbord genommen. Geringe Ladung

KONUNG OSCAR 5.1.40

für innenschwedischen Markt.Dampfer entlassen. Bitte wegen Brennstoffmangels entlassung spätestens 6.1." - Kl 15.40 sammanträffade Hansestadt Danzig med Karlsruhe i södra delen av sitt operationsområde och Kommendörkapitän Schroeder gick ombord på Karlsruhe för Kommandantenbesprechung. Den 7.1 måste Hansestadt Danzig p.g av bränslbrist gå till Memel och anlände dit 8.1 för oljebunkring.

UD H-1360

P.M.

Enligt ett idag från generalkonsulatet i Hamburg ingånget telefonmeddelande fördes red AB Sveas fartyg Konung Oscar till Swinemünde den 6.1

Stockholm 8.1.1940

Telegram Berlinbeskickningen till UD 9.1.40

4 ss Konung Oscar infoerd Swinemunde 7 januari.Beskickningen hemsteellt omedelbart frigivande kurirposten stop Vicekonsulatet Swinemuende meddelat ombord befinna sig bl.a 4 svenska passagerare Karl Holger Swahn, Gustaf Edwin Larsson, Lucia Dagmar Hall och Edith Brunander vidare 3 danskar en italienare två amerikaner el litauer och 35 estländare vilka samtliga i morgon foermiddag avresa taag till Sassnitz viadre Trelleborg stop Vicekonsuln hitkommer savitt moejligt imorgon med kurirposten = von Post.

Telegram som ovan ,daterat Berlin 10.1.40

6 Konsulatet Swinemuende meddelar ss Konung Oscar igaar vidarebefordrad till Stettin = von Post

Dito Hamburgkonsulatet till UD 11.1.40

Prisenhof meddelat Konung Oscar oeverfoerts Stettin =Stridbeck

~~Dito Hamburg till UD 15.1.40~~

UD telegraferat ner lastförteckning t. Hamburg 16.1.40

Otal last 206.724:13 kg. I en lista till Prisenhof ingår bl.a
17 koffertar passagerargods till Svenska Amerikalinjen = 644 kg
3 säckar -"- -"- = 192 kg
1 låda, 7 koffertar,2 kolli passagiergut t. Nyman & Schultz = 531 kg
4 koffertar, 1 paket, t. Freys Express = 147 kg
4 Kistor ,3 koffertar till SAL = 550 kg
8 kolli umzugsgut till SAL = 304 kg
3 koffertar, 1 Bündel passagiergut till SAL = 154 kg
2 Kisten stiltyper från Gutenberg till order =98,4 kg

(Fortsättningsvis en massa telegram om partier rödklöver o.a i lasten)

Chiffertelegram Hamburg till UD 22.1.40

4 Edert Ch.nr 10.Amiral Werth som i förrgår benägen frigiva Konung Oscar idag åter tveksam då övervägande fråga om artikel 38 punkt 5 Prisenordnung tillämplig. Omedelbar lossning & frigivande rödklöver & passagerargods i utsikt = stridbeck.

KONUNG OSCAR 5.1.40

Sveabolaget i brev till UD,Sthlm 23.1.40

Före världskriget 1914-18 upprätthöll Stockholms Red AB Svea med kombinerade last- & passagerar fartyg reguljär förbinfelse mellan Riga och Stockholm. Dennatrafik inställdes så länge detta krig pågick och återupptogs vid detsammas slut samt har sedan fortgått under öppen seglation på Riga varje vecka med ett eller annat avbrott. Det fartyg soh senast sysselsatts på denna linje har varit den till Stettin 9 ds införda ss Konung Oscar. I likhet med vad som tidigare ägt rum hava våra agenter i Riga i avnlig ordning engagerat såväl last som passagerare och denna gång, liksom icke heller vid något tidigare tillfälle, aneett sig böra vägra någon resemär att medfölja. Konung Oscar har sålunda under inga omständigheter varit avsett att tagas i bruk för sådan passagerarbefordran som kunnat anses oförenlig med Tyska intressen,utan fartyget hade att fullgöra sin planmässiga resa mellan Riga och Stockholm med såväl last som passagerare efter alldeles samma regler som städse gällt för denna trafik.

Stockholm 23.1.40

Svea /Em.Högberg

UD P.M. 23.1.40

Om att de partier med rödklöver som frigivits ej kan skeppas vidare på grund av isförhållandena i Stettin och inte kan fraktas per järnväg på grund av brist på järnvägsvagnar i Tyskland.

Svensk hänvändelse i Berlin 25.1.40

En presesentant för Berlinbeskickningen besökte 25.1 legationsrådet Lohmann i Auswärtiges Amt och lade fram de synpunkter på Konung Oscars resa som rederiet framlagt den 23 de. " Es ist auch hervorzuheben,dass ausser den etwa 40 Polenauf der infragekommenden Reise auch zwischen 40 und 50 Passagiere anderer Staatsangehörigkeit sich anbord des ss Konung Oscar befanden. Der Dampfer führte auch eine erhebliche Ladung,ingesamt etwa 206 tonnen die von Baltischen Verladern für cirka 30 verschiedene Empfänger in Schweden bestimmt war."

(Stridbeck,Hamburg, inlaga till Prisenhof 24.1 se sid 2)

Chiffertelegram Hamburg till UD 27.1. kl 18.10

Edert Ch Nr 11. Prisenhof synes numera frångå artikel 38:5 istället artikel 21:1 då bland fartygets last postbrev med värdehandlingar för England även lastdestionation England skulle anträffats ombord. Därest värde dylik last och värdehandlingar mer än hälften lastens totala värde prisförfarande även beträffande fartyget = Stridbeck

---

1e sekr.N.Ståhle,UD, i brev till Stridbeck i Hamburg.

(Daterat Sthlm 29.1.40) Såvitt här är känt skulle ingen del av lasten vara avsedd för med Tyskland krigförande makt. Vad posten kan innehålla

KONUNG OSCAR 5.1.40

undandrager sig givetvis såväl vårt som rederiets bedömande. Därest ett tyskt ställningstagande tenderar att draga ut på tiden, vore det kanske skäl att få undersökt möjligheten av hemstransport av den ickemisstänkta delen av ax lasten. Lastägarna börja nämligen visa sig litet otåliga. I detta sammanhang ber jag få fråga om du känner till huru det gått med Rödklövern och bagaget. Ehuru saken icke f.n förfaller vara aktuell, tillåter jag mig dock för din kännedom få närsluta PM av Gibl ?(Se sid 3) rörande tillämpligheten av Artikel 38 punkt 5 i Prisrättsförordningarna.

Berlinbeskickningen i brev till UD, daterat Berlin 29.1.40

Konung Oscar har nu förhalats till frihamnen i Stettin. (Inom parentes sagt lär enbart förhalningen ha kostat 1000 RM .) Kaptenen är av den uppfattningen att fartyget, därest det frigives, alltjämt skulle kunna taga sig ut genom isen till fritt vatten för egen maskin. Speditionsfirman i Stettin räknar nu med bestämdhet med att få de 4 järnvägsvagnarna så att hela rödklöverpartiet kan avgå till Sverige som imorgon. Konsulatet har intervenerat hos järnvägsmyndigheterna i Stettin och beskickningen hos Reichsverkehrsministerium. Vore det icke förståndigt att avmönstra och hemsända åtminstone en del av fartygets besättning som uppgår till inalles c:a 25 personer, däribland 8 kvinnor.

Din tillgivne
Ingemar Hägglöf
Legationssekreterare

Sveabolaget i brev till UD, Sthlm 30.1.40

Sedan vi varit i tillfälle att genomgå manifestet och närmare undersökt de olika lastpartiernas destination, få vi härmed meddela följande: De ifrågavarande lastpartierna ha visat sig samtliga vara destinerade till kända mottagare i Sverige med undantag för ett parti om 600 kolli skinkor, bruttovikt 28723 kg, mottagare Latvia Importförmedling, enligt uppgift avsett att via Bergen transporteras till USA, samt tvenne partier krita - 280 säckar & 50 fat - om tillhopa 34000 kg avsedda att vidarebefordras till Tervakovsky, Finland. Dessutom förekommer ett parti om 2 lådor "letters" (Stiltyper) om vars destination vi intet har oss bekant. Det gäller tydligen trycktyper med en sammanlagd bruttovikt av 98,4 kg. Slutligen förekommer en del passagerargods till adresser i Stockholm eller att vidaresändas med SAL till USA. Såsom framgår finnes alltså i lasten oss veterligt inte något gods som är avsett att befordras till England eller dess allierade, och vi hoppas att de erhållna uppgifterna skola vara tillräckliga för att åstadkomma att fartyget och lasten snarast frigivas.

Ståhle, UD, 31.1 i brev till leg.sekr Hägglöf, Berlin

....Även här har man varit inne på avmönstringstanken, men anser dock att man tills vidare vill avvakta närmare besked från Tysk sida, innan man

skrider till en åtgärd som kan verka prejudicerande för det Tyska ställnin(tagandet till fartyget. ...

Sekr.Hägglöf,Berlin, i brev t. Ståhle,Ud, 3.2.40

.. Stridbeck har just varit uppe i Prisenhof, där man fortfarande tycks hålla på att gå igenom den beslagtagna värdeposten för att konstatera dess sammanlagda värde.Stridbeck var för sin del övertygad om att fallet Konung Oscar skulle bliva föremål för prisrättsförfarande,ehuru, så vitt hann viss något formellt beslut härom ännu icke förelåge. ...

Stridbeck.Hamburg 3.2.40, till 1e sekr.Ståhle,UD

. Bland posten har anträffats en hel del värdebrev,innehållande till Engelska firmor ställda checkar. Vid mitt besök i Prisenhof 27.1 förevisades en del av dessa checkar.Därest värdet av samlingen, såsom Prisenhof numera uppgiver, överstiger värdet av lasten, kommer prisrättsförfarande att inledas även ifråga om fartyget. F.n. är man i Prisenhof sysselsatt med beräkningar häröver. ...

(Den svenska delen av posten ankom till Sthlm 14.1.40)

(UD P.M. 6.2.40 - se sid 3)

Axel Stridbeck,Hamburg, i brev t. Ståhle,UD, 15.2.40

...Jag är sedan igår sängliggande på grund av ett besvärligt ryggskott,men har telefon på nattduksbordet.Med bästa hälsningar. Din Tillgivne A.S. (Stridbeck 14.2 till Prisenhof ingivit en skrivelse baserad på UD:s PM av den 6.2)

Utrikesrådet S.Söderblom,UD, i brev t.A.Richert,Berlin,1.3.40

Du torde direkt gemom Stridbeck ha hållits informerade om hans åtgärder beträffande Konung Oscar.Det senaste är att professor Möller med till syne: välvilligt intresse studerar de i Gihls P.M. anförda synpunkterna. ... Vi få väl hoppas att isen snart bruter upp,och då vore det tråkigt om icke Konung Oscar vore fri att fortsätta sin avbrutna resa, Jag vill ifrågasä huruvida det icke vore lämpligt att jämväl i Auswärtiges Amt göra en påstötning.

(Fortsatt brevväxling om ett parti lingarn och en sändning gummislangar. "Frigivning önskvärd.")

Chiffertelegram Richert :Berlin , till UD 23.3.40

Nr 20 för Ståhle. Auswärtiges Amt meddelar under hand möjligheten av undersökning Konung Oscars snara frigivande efter kvarhållande av vissa varupartier för vilka garantiförbindelse saknas samt tillråda besättningens kvarstannande.Konsulatet Stettin unerrättat = Richert

KONUNG OSCAR 5.1.40

Boheman, UD, 27.3.40 i förtroligt brev t. envoyen Arvid Richert:Berlin

Broder! Skulle det icke vara lämpligt att du fäste ambassadören Ritters uppmärksamhet på önskvärdheten av att fallet Konung Oscar,som verkligen börjar bli irriterande, löstes i av oss önskvärd riktning före förhandlingarnas början. Vi ha hittills lyckats undvika publicitet om saken, i tron att vi därigenom skulle underlätta en reträtt för Tyskarna,men vi börja nu undra om vårt hänsynstagande varit motiverat. En gest från Tysk sida i detta fall borde med hänsyn till rättsläget icke vara alltför påfrestande.

Telegram Stettin till UD 27.3.40

4 Damfer Konung Oscar heute freigegeben = Konsulat

Konsulatetei Stettin i brev t beskickningen i Berlin 27.3

Konsulatet i Stettinhar härmed äran meddela att sv. Ångf Konung Oscar enligt uppgift från härvarande Kriegsmarine-Dienststelle denna dag frigivits,varom UD telegrafiskt underrättats = Unmack

A.Richert,Berlin 29 3 i brev t utrikesrådet Söderblom,UD

Broder! Legationsrådet Lohmann i A.A. har i förmiddags vid telefonsamtal med von Post bekräftat Konung Oscars frigivning. Han meddelade vidare att en del av lasten kvarhållits,då erforderliga garantier för dess kvarstannande i Sverige icke lämnats. Med hänsyn till isförhållandena trodde Lohamnn icke att fartyget på ännu några dagar kunde fortsätta sin avbrutna resa till Stockholm.

Munkavle på pressen hela tiden Eget

Statens Informationsstyrelse och UD såg till att inget skrevs i tidningarna om Konung Oscar för att inte irritera Berlin. Fartygets hemkomst till Stockholm den 12.4.40 skedde obemärkt och i skuggan av Norgekriget.

UD Hp 737

Marinattachérapporter

Berlin
Marinattachén.

Strängt förtroligt.

Uppteckning av samtal med stabschefen i OKM
Fregattenkapitän Schulte-Mönting 10.1.1940.

..2) Uppbringandet av ss Konung Oscar,Sveabolaget. Stabschefen uppgav att ett större antal Polska flyktingar i kgrigstjänståldern befunnit sig ombord.De hade flytt över gränsen och voro - enligt hans uppgift - på våg till England och Frankrike för att enrolleras i den Polska hären därstädes. Man hade även tagit den för England avsedda posten,varur "mycket intressanta upplysningar" hade inhämtats i denna fråga. Herr Schulte-Mönt-

KONUNG OSCAR 5.1.40

ing beklagade att "Svenska regeringen tillät en sådan flyktingtrafik som länge pågått.Hur ordnas förövrigt med genomresevisum för de rymda Polska soldaterna?" frågade han. Härtill svarade jag att till en början svenska regeringen näppeligen kunde göras ansvarig för art och antal passagerare som ett privat bolag transporterar. Beträffande visering ville jag ej göra något uttalande,men tillåte5 mig härmed anhålla att bliva satt i tillfälle att lämna besked hur ärendet ligger till.Av herr Schulte-Möntings uttalanden om den studerade posten,fick jag intrycket att man däri erfarit en organiserad flyktingstransport via svenska fartyg. Möjlighet föreligger att det vaga uttalandet härom innebär att man vill utnyttja tillfället att få klart besked om Svenska åtgärder i flyktingfrågan,trots att intet "komprometterande" funnits i posten. Jag tror att OKM hoppas få svar av mig i denn sak.

Berlin 11.1.1940
And. Forshell
Kommendörkapten.

STRÄNGT FÖRTROLIGT

Bilaga t. Statsrapport 3/40 Berlin.

Uppteckning av samtal med stabschefen i OKM
Fregattenkapitän Schulte-Mönting 22.1.1940.

Inledningsvis anknöt marinattachén till föregående samtal om bland annat de polska flyktingarna på ss Konung Oscar och redogjorde för de svenska syn punkterna i huvudsak enligt utrikesrådet Engzells brev till ministern den 16 ds. - Stabschefen framhöll i anslutning härtill följande: storamiralen och regerringen hade, på stabschefens förslag, medgivit att händelser på sjön som berörde relationerna Tyskland/Sverige skulle i görligaste mån klar upp på de xxxxx inre marina linjerna. Från Tysk sida " drog man ett streck över det förflutna och ville börja ny räkning i samförståndets anda." Han medgav att i tidigare incidenter fall förekommit då felaktigheter begåtts även på Tysk sida.Vid en av de ordinarie konferenserna i OKM hade ovannämnc beslut meddelats och vissa direktiv givits i anslutning därtill. Marinens förbindelseofficer vid Auswärtiges Amt hade därvid meddelat storamiralen att en organiserad och av svenska regeringen tydligen i tysthet gillad uttransport (stillschweigend geduldet) av polska flyktingar över Sverige ägt och äger rum. På detta vis hade 100-tals polska soldater överförts till utlandet och de stode nu vid västfronten. Storamiralen hade blivit förvånad och upprörd härav. Han ansåg att Svenska regeringen utlovat korrekt neutralitet och beordrade på stående fot ett "kontrollskott" som togs av kryssare Karlsruhe. Man hade väntat att transporterna ägde rum med Baltiskt tonnage men fann nu till sin harm även ett svenskt rederi inblandat. Visserligen medgåves att svenska marinens representanter vare sig i Stockholm eller

KONUNG OSCAR 5.1.40

Berlin kunde göras ansvariga för den illojala trafiken,men man ansåg sig kunna draga i tvivelsmål den Svenska regeringens ärliga neutralitet i det berörda fallet, - Myndigheterna i Sverife kunde ej ha varit okunniga om vad som försiggått, icke emdast i detta fäll, utan i alla tidigare fall. Marinattachén genmälde att han personligen vore övertygad om att Svenska regeringen vore angelägen tillse att största försiktighet iakttoges vid utställande av visum.Stabschefen hoppades att däreme ett streck kunde dragas över den polska fråga.Han ville emellertid med skärpa påpeka huru verkligt allvarlig den fåga vore som nu avhandlats. Som pesronlig åsikt må här av marinattachén tillfogas att ett upprepande av fallen Konung Oscar och Estonia sannolikt skulle medföra att bl.a hittills gjorda Tyska avståenden, t.ex att ej forcera frågan om de polska ubåtarna samt Kvarkenmineringens karaktär, förfalla. Därjämte skulle även åter uppstå allvarlig risk för Svensk/Tysk marin spänning med ty åtföljande svårigheter för bl.a marina representanters fortsatta verksamhet i utjämnande anda.

Berlin 22.1.40
And Forshell
Kommendörkapten

Utdrag ur kommentar zum Wehrmachbericht,utgiven av OKM

6.1.40: Im Rahmen des Deutschen Handelskrieges in der Ostsee wurde der Schwedische Dampfer Konung Oscar angehalten, der von Riga nach Stockholm unterwegs war. Bei der untersuchung wurde festgestellt,dass sich 42 wehrfähige Polen als Passagiere anbord befanden, die über Schweden nach England reisen wollten. Sie wurden von Bord geholt und in einem Deutschen Hafen gebracht. Der Schwediscge Dampfer wurde sur weiteren untersuchung ebenfalls in einen Deutschen Hafen gebracht.

LASTEN SKNEII disp

80 ton, 575 säckar, rödklöverfrö från Latvijas Centralais Seklu-Eksport till Sv.Allmänna Utsädes AB (Frigavs 31.1 i Stettin,sänt med tåg till Sassnitz-Trelleborg)

212 balar, 22½ ton, hedegarn (lingarn) från AG.de Jelgavaer Flachs Manufactur,L.& j.Hoff till olika svenska firmor.

28733 kg skinkor & picnics från Schreuber & Co via Latvian Import Förmedling till Omeco Overseas Mercantile Co, New York. (Beslagtaget)

12339 kg jordfärger (E.rött) i 90 fat, från Martins Kalnins Kimiska Fabrika till Alfort & Cronholm. = Järnoxid.

2626 kg jordfärger från Ernests Eiste,Spedicija un Muitosana.

752 kg saltade fårtarmar i 6 fat fr. Spedic AS Agr.Kniep & Verner

~~2 fat järn i de från~~

KONUNG OSCAR 5.1.40

Forts LASTEN

34 ton krita (480 säckar, 50 fat) fr. J.C.Koch Chemische & Lackfabriken för transitering till Perakovsky OY i Åbo.
23 tomfat av järn, 2129 kg fr. Spedicijas Nams "Liva" R.K.Treimanis.
719 kg gummivaror, 8 lådor, fr. Baltic India Rubber CO i Riga
30 ton ärter i 300 säckar fr. J.A.Sniedze till Björkman & Co Sthlm
15 ton Pelusker i 150 säckar -"-- -"-
Ärterna & Peluskerna sålts i Tyskland jämlikt Artikel 68:2 i Prisenverordnung.
131 kg, 3 kolli begagnade kläder, Susanna Moore till Nyman & Schultz
128 kg, 4 säckar, tagel från Baltrusta AG
398 kg , 5 balar, med 997 meter brandslangar till Waldemar Dahn, Sthlm från Baltyas Linu Andeklu Manufakturas A/S.
32 kolli passagerargods till Svenska Amerika-Linjen från Spedicijas Un Noliktavu A/S Transtred.
300kg Lycopodium i lådor till AB Kaba, Stockholm.
79 kg bildelar i 2 lådor från Spedicijas Transtred till Socialistiska Sovjetrepublikernas Handelsrepresenation i Sverige.
358 kg, 8 kolli, passagerargods från Transtred till Nyman & Schultz.
300 kg , 5 kolli, passagerargods -"- t. Freys Express f.v.b till Rotterdam.
8 kolli flyttsaker från Transtred till SAL f.v.b med Drottningholm till NewYork 18.1.40.
2 lådor stilar (trycktyper) 98 kg fr. Gutenberg till AB Tengborg & Co
54 lådor radiomottagare, 397 kg Herman Gehlke Nachfolger t. AB Term, Sthlm
3 lådor anodbatterier 128 kg -"- -"-

Total last enligt UD 206,7 ton.
Uppgifterna sammanställda från SKNEVII vol 41 last ,SKNEII dispacher och UD H-1360.
Prisenhof krävde klara papper på alla partier för att släppa dem.
På UD H-1360 fortsätter telegram-& brevväxlingarna efter fartygets frigivning om kvarhållna lastpartier, av vilka 24 fat Ocker(järnoxid) och 3 fat tarmar frigavs 2.6.40 sedan Generalkonsulatet företett originalkonossement, bevis på betald frakt, intyg om avstående från skadeståndskrav, köpekontrakt, garanti för varans förbrukning inom Sverige etc
25 radioapparater, 3 lådor batterier, 30 ton ärter och 15 ton pellusker såldes i Tyskland jämlikt Artikel 68, punkt 2, Prisenverordnung.
SKNEVII 41 Assurans

SKN andel av lastens bidrag till gemensamma kostnader enligt dispache utbetalat 14.545:14 till rederiet den 1.9.41. Slutreglerat 19.4.47.

========

KONUNG OSCAR 5.1.40

Assurans

Konung Oscar var kaskoassurerad i SKN för 200.000 kr för resa från Sthlm 26.12.39 till Riga och åter.
Rederiets totala kostnader 52.701:82.
Dispache given i Sthlm 29.7.41 av P.G.Hasselrot för att bestämma SKN:s ersättningsskyldighet. Rederiet upplyste Hasselrot att " Sjöförklaring icke avgivits och att skeppsdagbok icke förts ifrågavarande resa ,varför vi översända en rapport som vi mottagit från befh?" (Se sid 1)
På grund av isförhållandena kunde inte ångaren lämna Stettin förrän 10.4.
Förhalningrana den 5.4 och 6.4 i Stettin verkstäälldes på order av Tyska Militärmyndigheter.Förhalningen 25.1 från Parnitz-Wiesenseite till Stinnes Industriehafen,Stettin och åter gjordes för att bunkra enär all kol ombord i det närmaste förbrukats och kölden var sträng.
Av kolförbrukningen gick 65½ ton åt under gång till sjöss och 155 ton under stillaliggande i uppehållshamn.
Hyra, krigsrisk & kostpengar etc för befh och 22 besättningsmedlemmar 5.1.40- 12.4.40 då fartyget återkommit till den position där uppbringningen skedde, kostade Sveabolaget 33104:03.
Dispachen ålagt SKN att ersätta fartygets bidrag till uppehållskostnader med kr 13161:60.
6-11-5-40 vid Finnboda fick Konung Oscar ny propeller eftersom ett blad slagits av på mitten och motsatta bladet bräckts vid gång i is till Stettin jan 40. Den nya propellern var 4-bladig i Bofors kanonstål och kostade inkl reparation av rodret 6450:-

---

UD H-1360

Även Birger Jarl kapades

Sveabolagets passagerarångare Birger Jarl med 50 passagerare och 7 ton styckegods kapades 16.1.40 på resa Windau-Stockholm och infördes till Swinemünde men tilläts 17.1 avgå till Trelleborg. 36 av passagerana skulle den 18.1 gå ombord på Drottningholm i Göteborg.

Nya intermezzon med Konung Oscar juni 1940

Den 17.5.40 ryckte Sovjetarmén in i Estland och Lettland ....
Den 11.6.40 rapporterade konsul Karl Lindkvist i Riga i hemligstämplat brev till UD följande: (Original se HP 80H) " Härmed får jag vördsamt inrapportera att ss Konung Oscar den 9 juni kl 9.00 avgick från Stockholm med 105 ton styckegods och 24 passagerare på ordinarie tur till Riga. Omkring kl 18.30 under kurs från Landsort syd Gotska Sandön siktades en tysk hjälpkryssare som styrde ner mot fartyget vilket beordrades stoppa för visitation.Vid denna omhändertogs en passagerare - engelske under-

KONUNG OSCAR 5.1.40

såten Bowman - samt beslagtogs 28 säckar fransk och engelsk post och 6 lådor sprit,adresserade till engelska ministern i Riga.Resan kunde fortsättas kl 19.35. Den tyska hjälpkryssaren var ett modernt gråmålat motorfartyg på omkring 2000 ton utan namn. Det syntes föra omkring 100 mans besättning samt en bestyckning av en kanon förut, en kanon akterut och luftvärnsartilleri midskepps.

Rapport till Beskickningen i Riga från befh 20.6.40

Konung Oscar avgick från Riga den 17 juni 1940 kl 18 med 31 ton last och 5 passagerare efter att ha erhållit samtliga myndigheters tillstånd att lämna hamnen. Kl 18,45 lämnades lotsen innanför vågbrytarna varvid samtidigt 2 ryska ubåtar,som lågo ankrade där, passerades. Kurs sattes från bojen kl 19 till NW 1/8W. - Kl 19.35 prejades vi på internationellt vatten c:a 9′från land av en av de förut innanför piren liggande ubåatran -C-1. Den hissade signalen "MNJ" (Återvänd till hamn). Denna order åtlyddes och vi återkommo till hamnen kl 21. 30

Riga 20.6.40
Carl Fliesberg
Befh

UD H 1686 Trafiken på Riga nedlagd juni 1940

Konung Oscars trafik Stockholm- Riga nedlades fr.o.m den 20.6.40. Då hade den senaste turen medfört en ren förlust på 12000:- kr Det fanns under Sovjetregimen inte längre något underlag vare sig för last eller passagerare. Hamnen var avspärrad av Sovjetsoldater, örlogsfartyg överallt. Via UD förhördes sig Sveabolaget 27.9.40 i Moskva om möjligheten att öppna reguljär trafik Sthlm-Leningrad men Stalinadministrationen svarade 6.11.40 att det inte fanns något behov av en sådan linje.
I viss mån återupptogs svensk trafik på Riga efter det tyskarna ockuperat Baltikum i juli 1941, men det gällde då enbart godstrafik.

Historik

Last-& passagerarångare på 735 brton byggd 1875 i Stockholm av järn. L.55,6 B. 7,6 490 ihkr. Ombyggd 1904. Tillhörig Stockholms Red AB Svea (Em.Högberg) i Stockholm.

DICIDO 7.1.40

AV KRIGET TVINGAD NAVIGERA INNANFÖR 3-MILSGRÄNSEN -GRUNDSTÖTT OCH VRAK.
UTTRÖTTAD BEFÄLHAVARE PÅ BRYGGAN I ETT DYGN.

Rapport

Avgick Thamshavn,Norge, ons 3.1.40 destineradx till Hälsingborg.Rumslast 2388 ton svavelkis. Djupg F 17´6´´- A 19´0´´ 19 Ombv
Grundstött kl 18.30 sön 7.1 med c:a 6 knop på Tjörveneset, c:a 0.5´SO Brekneholms fyr, söder om Lister. SO frisk bris med enstaka snöbyar, grov sjö, mulen luft, fyrsiktbart. Befh varkt.Utkik på bryggan.
Orsak: Ett missvisande blixtsken från land och svår strömsättning.

Journal

Ons 3.1 kl 06 svgått Thamshavn under lots ledning. Frisk WSW vind,snöbyar.
Kl 18.30 ankrat vid Tyrhaug för snötjocka, STB + 45 famn.
Tors 4.1 09.30 lättat ankar och sökt bättre ankarplats innanför Tyrhaug. Släppt båda ankarna med c:a 60 famnar kätting på vardera. Stundta hård SW vind, snö- och regnblandat regn hela dygnet.
Fre 5.1 11.30 lättat och fortsatt.Något avtagande vind,uppklarnande luft, enstaka regnbyar under dygnet.
Lör 6.1 Vid genomgåendet av Mollöysund och strax efter det fartyget passer sista fyren så märktes en skrapning mot fartygets STB-sida från midskep och akteröver.Farten stoppades och fartyget kvarlåg på platsen c:a en timme. Pejling av tankar & rännstenar inte visat ngt läckage.
Sön 7.1 06.40 lämnat lotsen vid Kopervik .Den man som avhämtade lotsen uppl att någon lots för vidare lotsning ej stod att erhålla, varför resan fo sattes under eget befäl innan för norska territorialgränsen.Styrt varie ande kurser på pejlingar till kl 10.45 f.m då Jäderens lysboj passerade och loggen sattes. Därefter styrdes kurser innanför 3-milsgränsen. Kl 13.55 pejlat Egeröfyr i ONO, distans 1 naut.mil. Sedan Lilla Preste-skär pejlats på 2 naut. mils avstånd och även Lister siktats,ändrades kursen till SSO.Lister skymdes strax därefter av en tät snöby vilken do snart drog förbi. Kl 18.10 pejlades Lister i N 68° O på kompassen, distans 1.5 naut.mil.Kursen SSo fortsattes till kl 18.20,distans 1,5 nautisk mil ,då ett vitt blixtsken från land synets ,vilket antogs vara Listerrauna,varför kursen ändrades till SO och senare SOtO. Brekneholm som visat vitt sken började strax därefter visa rött sken. Order gavs d till rorsman att komma hårt STB,men fartyget måste av hård strömsättni blivit satt oerhört mot land, ty strax efter det roderkommandot givits till rorsman så kändes en lätt stöt i fartyget.Ögonblickligen slogs ful fart back i maskin ,vilken manöver kom omedelbart. På grund av ström oc hård sjö slog fartyget BB hän och genom framfarten, som antogs till 6

DIGIDO 7.1.40

knop, fortsatte fartyget att gå längre upp på grundet där det högg hårt i sjöhävningen. Olika manövrar ~~fxxxx~~ företogs för att komma loss men de misslyckades. Genom blossning tillkallades hjälp från land och Listers lotsbåt kom strax ut. Pejling visade läckage i förliga rännstenarna, i förpiken och 1ans och 2ans tankar. Med hjälp av lotsbåten och dess folk manades ett varpankare jämte 150 famnar wire ut akteröver. Fullt back gavs, samtidigt som det hivades in på varpet, men brast detta under hivningen. - Maskinen stoppades och på begäran hämtade lotsarna ett större ankare från land, men några försök att få ut detta gjordes inte emedan vind och sjö tilltagit, utan inväntades bärgningsbåten som blivit rekvirerad snarast möjligt. Vinden, som vid grundstötningen var frisk SSO-lig, med rätt grov sjö, har efterhand tilltagit i styrka och fartyget hugger hårt på grund. Trots att pumparna arbetat oavbrutet med länsning av tankarna och rännstenar visar det sig att vattnet stigit oavbrutet. ~~Manskapetx13xman~~ Manskapet 13 man ilandförts med lotsbåtens hjälp. Befälet jämte steward - 6 man - stannade kvar ombord.

Mån 8.1 03.30 tillkallades lotsbåten som låg beredd iland och tog de övrigas tillhörigheter ombord på lotsbåten som på begäran kvarlåg vid haveristen tills på morgonen för ev hjälpss kull , emedan haveristen stötte våldsamt i den grova sjön. Fram på f.m anlände bärgningsbåten och sedan pumpar bringats ombord på haveristen sattes länsning igång. Vattnet sjönk betydligt i förrummet men då fartyget hela tiden stötte hårt på grund kunde sedan vattnet endast hållas på en konstant nivå.

Tis 9.1 Lossning av kislasten påbörjats i lucka 1 och 2 med bärgningsmanskapet. Lasten lämpats direkt i sjön. Med hjälp av bärgningdbåten blev STB bogankare jämte 75 famnar kätting manat ut från haveristen och därefter 2 större ankaremed grova wirar utmanats från aktern för att hindra haveristen att driva mot land alltseftersom lossning och länsning fortgick och haveristen blev lättare. Senare på kvällen släpptes även BB ankare för säkerhets skull, ifall STB kätting skulle brista.

Ons 10.1 kl 03 brast kättingen på STB ankare i mycket svår sjöhävning och ca 60 famnar förlorades. Lossning pågått under svåra förhållanden hela natten. Emedan vattnet stigit i eldrummet, så att eldningen ej kunde fortsättas, avslutades lossningen och endast pumparna höllos igång för att få eldrummet fritt från vatten så att ny påfyrningar kunde utföras, men då ~~xxxxxx~~ trycket på pannan fortsatte att gå ner stoppades även pumparna efter en tid. Besättning och befäl, förutom befh och övermaskinisten, lämnade haveristen kl 15. De båda senare lämnade efter några timmar även de haveristen, då det ~~xxx~~ ansågs för riskfyllt att atnna ombord.

DICIDO 7.1.40

Tors 11.1 Under dagen har befh, övermaskinsten och ombud för bärgningssällskapet varit ombord för undersökning och visade sig att vattnet står upp överallt i fartyget i samma nivå som på utsidan och sjöarna bröt öve haveristen. Bärgning anses utesluten. Lister 11.1.40

F.Gustafsson
Befh

MASKINDAGBOKEN

Sön. 7.1 anlänt till Kopervik.Olika manövrar för lämnande av lots.FF 06.4 Tilltagande vind och sjö. FB 18.30 Hårda stötar i fartygsbotten.Kylvattnet till kja kondensorn minskat hastigt varför barlastpumpen sattes i gång för cirkulering då kondesnorn blev mycket varm. Stopp 18.35. - N FF fram 18.40 FB 18.42 stopp 18.50 FB 18.12 Stopp 19.00 FB 19.42 Stopp 19.55 Fartyget hugger hårt på grundet.Pann- och maskintank samt tank nr 2 runnit fulla. BB rännsten i maskinrummet läcker.Barlast - och beandpump håller maskinrummet läns till midnatt.

Mån 8.1 Hållit ånga i pannorna hela dygnet för ländning av maskinrum och ånga till winschar, belysning mm Fartyget hugger hårt mot grundet. Barlast- & braandpump arbetat hårt för att kuna hålla läns.Mycket saltvatt inmatats i pannorna.På mg eftermiddagen bärgningspumpar satts igång och då kunde egna pumpars avlopp gå till kondensorn vilken cirkuleades med vatten från maskinrummet. Kondesssorn befanns svårt läck..

Tis 9.1 Fortsatt länsning. Hållit ånga till lossning hela dygnet samt til två bärgningspumpar.

Ons 10.1 Hugger hårt på grundet. Hållit ånga i pannorna från kl 24 till länsning med egna pumpar och bärgningspumpar samt till lossning aV LASTEN: BELYSNING MM. Vid 11-tiden märktes en massa vatten inkomma unc pannorna varför tanktaket antagligen bräckts sönder. Samtliga pumpar förmår inte hålla läns utan vattnet stiger över eldstäderna och ångtrycket faller. Pupmar stannat kl 13.15

Lister 11.1.40
Befh

Ingen Crew List

Befh Frans Lage Gustafsson, Jonstorp, 26.2.01 Kalmar (8.9.38)
(Omkom på Sonja den 10.6.40)

1e styrman Frans Gillis Andersson, Gtbg, 35 år

2e styrman Carl Gustaf Clase, Särö, Halland, 24 år

1e maskinist Almer Garibaldi Almström, Stockholm, 56 år

2e maskinist J.E.Garbrielsson

Donkeyman Gustaf Arne Westman, Hudiksvall, 29 år

Forts

DICIDO 7.1.40

C rew list forts

Matros Karl Sixten Olsson, Nor, Värmland, 26 år

Jungman Olof Svante Donos Andersson , Gtbg, 25 år

samt ytterligare 13 man.

Sjöförklaring vid Herresretten i Lyngdal 12.1.40

Sakkunnig: Sikbsreder O.Fröiland

Assuraradör SÅAFE

Frakt & last ass. i Öresund, Malmö.

Förrättningen hölls i Hjelpefengslets lokaler i Farsund

Med hensyn til Statens forhold til fremmede makter og fordi oplysningen av saken ellers kan tenkes å vanseliggjöres, hölls rättsmötet for lukkede dörer.

"Det pålegges de tilstedevaerende å holde hemmelig de oplysninger som framkommer."

Befh Gustafsson: Själv på bryggan vid grundstötningen,ävensom 2e styrman Clase, Jungman O.Andersson till rors och matros Olsson utiki på bryggan. Fyrsiktbart väder men så mörkt att man inte såg land. SO vind med grov sjö. Inte kunnat få lots vid Kopervik där lotsen norrifrån avlämnades. Befh gått i 11 år på Norska kusten och även dessförinnan gått i samma farvatten. Sedan krigsutbrottet 1.9.39 gått 8-9 gånger innanför territorialgränsen både med och utan lots. - Passerat Lister fyr och styrt SSO på c:a 1,5 'avstånd från land fram till kl 18.20 då han fick se ett vitt ljus blixt på land på BB bog som han tog för att vara Listerrauna fyr. Han lät då ändra kurs till SO och 3-4 minuter senare till SOtO. Efter denna sista kursändring fick han se att Brekneholms fyrlykt visade rött och förstod då att " det bar galt avsted," och gav rorsmannen order om hårt STB roder. Dicido grundstötte med blev inte stående strax. Gick dock på grund av ström och sjö högre upp på grundet.Befh medger att han tagit fel på det vita ljuset på BB bog och tagit det för Listerrauna fyr. Om han fortsatt på kurs SSO hade grundstötningen inte skett. Kompasserna felfria. Justerade i Malmö 29.2.39. Befh varit på vakt hela sista dygnet og fölte seg noe trett. Den övriga besättningen haft sina vanliga vakter. Använt Norskt sjökort nr 306, rättat till 1/1-37.

2e styrman Clase: Befh kommit på vakt kl 15 och sedan assisterat 2e styrman med pejlingar, avläsning av loggen etc . 2e styrman gick vakt om vakt med 1e styrman och var i full vigör ved anledningen. Delar befh åsikt om orsaken till grundstötningen.

Ie styrman AnderssoN, Frivakt 12.30- 19.30 den 7.1. Hade just kommit uppp på

DICIDO 7.1.40

bryggan för att ta sin vakt då han märkte att " skipet berörte grunnen." Kompassen i full orden. Dev kontroll gjorts under resan. Om orsaken till grundstötningen anfört att strömmen satt starkt mot land. Befh den 8.1 visat honom det vita ljus i land som befh felaktigt trott vara Listerrauna

Matros Olsson: Utkik på bryggan vid grundstötningen. Mörkt men "godt siktba så man så fyrene medn ikke land, ikke heller etter at skipet var grunnstött.

Jungman Andersson: Till rors. Minns inte vilka kurser han styrt. Fick order om hårt STB roder som han genast utfört. Inte lagt märke till huruvida fartyget lytt roder. Stod inne i styrhytten och hade inte anledning till att följa med annat än på kompassen.

Ie maskinist Almström: Hänvisat till maskinjournalen. Vittnet antar att maskin och pannor fått betydande skador och att tanktaket brutits sönd

Donkeyman Westman: Vakt i maskin. Alla order från bryggan utförts omedelba

---

KK memorial 15.4.40.

....kl 18.10 erhöll befh mellan snöbyarna pejlingar av Lister i N 68° O på kompassen, avstånd 1,5'. Med samma rättvisningskurs , S 30° O ,styrdes ytterligare 10 tidsminuter, under vilken tid fartyget tillryggalade 1,5 naut.mil. Kl 18.20 iakttogs ett vitt blixtsken från land som antogs vara Listerrauna fyr, varför kursen ändrades till magn SO, och hölls 0,3'. Cirka 3 tidsminuter senare gav befh order att styra SOtO och kl 18.30 grundstötte fartyget c:a 1/2-distansminut SO Brekneholms fyr, vilken omedelbart före strandningen börjat blänka med rött sken.

ORSAK: Försumlig navigering från befh sida. Denne använde sig under krypand utmed kusten av norska sjökortet nr 306, rättat till den 1.1.37. Med hänsyn till att fartyget höll sig mindre än en nautisk mil från land och dessutom framfördes utan lots ombord, kan icke kortet ha varit av nöjaktigt stor skala för en säker kustnavigering. Sjökortet nr 306, som endast är i storleksgraden 1: 350000 kan givetvis under vanliga förhållanden användas för navigering, men icke under nuvarande krigstider, då ett fartyg vid ogynnsa sikt måste hålla sig betydligt innanför 3-milsgränsen. Befh gör därjämte gällande vid sjöförklaringen att han pejlat Listers fyr kl 18.10 i magn. N 68° O på ett avtånd av 1,5 naut.mil. Påståendet är emellertid felaktigt vad avståndet beträffar och har med all säkerhet blivit gissat när fyren var tvärs, istf att en 4-streckspejling eller 2 pejlingar och utseglad distans kommit till användning. Uppkonstrueras nämligen de 3 sista distans rättvisande kurserna (S 30° O, S 54° O.. S 65° O) -innan grundstötninge ägde rum - från en position 1,5 naut.mil i riktning 240 från Listers fyr

DICIDO 7.1.40

skall man finna att det varit en ren xxxxfäxxxxgomöjlighet för dxxx dn längs kusten rinnande strömmen att på 20 tidsminuter sätta fartyget iland på Thjörveneset.Å Att befh skulle ha blivit vilseledd av "ett vitt bx-sken från land, vilket antogs vara Listerrauna", har heller inte fog för sig i verkligheten. Även im de tre sista distanserna (1,5, 0,3 och xxxxxxx c:a 0,5') tillrygglalagts över grund, således icke påverkats av rådande vind och ström, kan en förväxling aldrig ha ägt rum. Anledningen var den att fyrskenet från Listerrauna (2 blink var 5:te sekund) vid tillfället ej var vitt utan rött. Fyrljuset är uppdelat på 2 sektorer (vit 93° och röd 67°) och fartyget hade inte hinnit in i den vita sektorn. Om befh vid siktandet av det blinkande xxxxxx skenet iland tagit en säker pejling på detsamma och samtidigt låtit avläsa loggen, skulle endast en stig blick i sjökortet övertygat honom om att skenet ej kunde komma från Listerrauna.Med den motsjö som rådde och fartygets fart,fråsett motströmmen, hade det dröjt ännu en god stund innan fyren kommit i en sådan bäring på BB bog. Befh har därför varit vållande till grundstötningen.

Ex officio

Bo Bergström

Skriftlig yttrande begärt men befh död

Dicidos rederi, telegrafadress "Transmarin", huvudredare Sven Redig,Kungsgatan 2, Hälsingborg, fick den 30.4.40 från KK en begäran om skriftligt yttrande från Dicidos befh i anledning av vad sjötekn.konsulenten anfört under rubriken " Orsak till olyckan." Rederiet svarade ,Hälsingborg den 4.5.40, att kapten Gustafson f.n tjänstgör som befh å ss Sonja vilket fartyg ligger i Tahmshavn,Norge, till vilken plats postförbindelsen är bruten. Den 14.6.40 återkom redreiet och skrev till KK Sjöfartsbyrån:

"Ånf.Dicido D.nr 864."

"Under hänvisning till direktör Redigs skrivelse av den 4/5 få vi meddela att vid ångaren Sonjas krigsförlisning den 10 ds å norska kusten , omkom kapten Frans Lage Gustafsson, som tidigare tjänstgjort som befh å ångf. Dicido, varför begärt yttrande sålunda ej kan insändas."

Hälsingborg den 14 juni 1940

Rederiet för ångf.Dicido

Noterat i blyerts: Eric Jongård

Ärendet avföres.

Sthlm 18.6.40

Bo Bergström

DICIDO 7.1.40

BÄRGNINGSRAPPORT

Bärgningskontrakt på basis av " No cure- no pay" upprättades 8.1.40 mellan Norsk Bjergningskompagni i Bergen och Dicidos befh.Det tecknades ombord på Dicido vid Tjörveneset. Lasten bestod av 2388 ton kopparkis,försäkrad i Öresund, Malmö. 1788 ton skulle till Stockholm, 600 ton till Trelleborg

Rapport 7/1 -23/1 1940

Förd av kapen N.Engebretsen på bärgningsångaren Ula.

Sön 7.1.40 Frisk ostlig,usiktbar vaer.ss Ula lå ved sin stasjon i Kristiansand S.med damp oppe da ved 20-tiden kom melding fra Farsund om at ss Dicido av Hälsingborg var grundstött ved Tjörve, Lista.

Mån 8.1 Avgikk fra Kristiansand S. kl 04.00. Frisk OSO med en del sjö. Ankom Tjörvebukten kl 10.00.Fortöiet ved kaien.Gikk med motorbåt ut til strandningsstedet som viste seg vare 2 kbl SO for Brekneholmen.(Dicido låg parallellt med den storsteniga stranden ett par 100 meter från land) Kapteinen meddelte at der var 14′vann i forrommet, 3½′i akterrommet og lekkasje i maskinrommet,men dette kunne holdes med skibets egen pumpe. Alle tanker var lekk og vannfyldt.Fartöiet lå i retning SOtS med c:a 5° slagsida STB. Djupg. för grunnstötningen ble opgitt til forut 17′5″- A 19′0″.Vannstanden på stevene var nu F.20′ og A. 15′2″ . Det blev ogs meddelt at skuddet mellem kjelerum og rorrum var betydelig lekk. En 8″ Duplexpumpe blev ved hjelp av motorbåt bragt ombord i havaristen og montert på fordekk med 2 slanger til forrummet. Pumpen blev satt igång kl 16.00 og det viste seg att vannet gikk ned. Ula gikk derefter op i stilling og gikk ut havaristens STB anker,rett tvers på skibets kurs og stoppet det op i kassen på c:a 70 favne. Under inhivning av Ulas anker i den tunge dönning brakk BB kjetting c:a 10 favne fra ankeret og såvel anker som kjetting gikk tapt. Rigger op bommer og gjör klar til lossing i SW dönningen hugger Dicido av og til hårt. Maskinmesteren meddeler mi nu at han ikke lenger kan holde fyrrummet lens,hvorfor Ulas 3″-motorpumpe straks ble montert her og satt igång. Ula returnerte til Tjörvebukten og ved hjelp av motorbåt blev en 6″- Duplexpumpe satt ombord i havaristen og montert på akterdekk med slange till maskinrummet. Arbeidet med montering og klargjöring til kl 04 den 9.1 då vakt sattes ved pumper og siler.

Tis9.1 OSO bris, dönning fra SW. - Kl 08 påbegynnes lossing fra nr 2 og 3 luke og lasten kastes overbord.Da det viser sig at de igångvaerende pumper ikke greier å holde maskinrummet lens,blir den sist monterte Duplexpumpe også satt igång.Et varpanker fra havaristen blir klargjort og gått ut med Ula i c:a 45° på STB låring.Ankeret isjaklet 150 favne 5″ wire tilhörende Ula. Et stort varpanker tilhörende Ula blir

DICIDO 7.1.40

også klarggjort og att ut omtrent rett akterover med 150 favne 3″ wire. Begge ankere blev hevet godt teit. Under utsetning av det ene varpanker skar surrningen sig uklar og rekken på BB side forenfor broen blev nedbrukket.Fortsetter med lossing hele natten.Vakt ved pumper og siler.

Ons 10.1 Syd bris,tiltagende dönning fra SW. Til tross for at vannet i forrummet kund holdtes så langt nede som nödvendig for lessingen,arbeidet skibet tungt med stevene frie och stående tungt på midtskibs .Når dö nningen slog mot skibssiden kunne baugen av og til svinge op til en strek. Herunder fikk såvel bauganker som varpankerne stor påkjenning. Ved 3.30-tiden sprang ankerkjettingen like ved 60 favnesjaklen og baugen svinget da 2 streker til BB. I dagbrekningen blev Ula's storsleper klargjort på dekk,men kom dermelding om at man ikke lenger kunne holde maskin rummet lens. En ny slange blev tilkoblet pumpen på fordekk til maskinrummet men til tross for iherdige anstrengelser lykkedes det ikke å holde vannet nere. Ved 11⁰⁰-tiden slukket det under kjelen og en tid efter stoppet såvel pumping som lossing. Pumpeslanger og redskap blev bragt op på midtskibet og en del bragt ombord i Ula.Samtlige mannskaper forlater Dicido og Ula gikk inn på Tjörvebukten. En 9″ motorpumpe ble klargjort på Ulas dekk. Arbeidet til kl 19 da vakt sattes.

Tors 11,1 W bris med tung dönning fra SW. Da det viste sig umulig å få bragt motorpumpen ombord,blir damppumpene demontert og alle transportable saker bragt iland. Der blev også bragt iland begge livbåter,en del proviant m.v. Arbeidet til kl 17 då vakt sattes.

Fre 12.1 W bris,tåke og dönning. I löpet av dagen lykkedes det å få land 6″- pumpen samt en del utstyr. Kl 18 sattes vakt.

Lör 13.1 WNW frisk bris med tåke av og til. Dadet framdeles er for tung dönning til aå bringe motorpumpen ombord, blir resten av pumpemateriellet bragt iland.Bjerger også en del inventar,landsetter livbåtene m.v. Arbeidet til kl 17 då vakt sattes. Senere meldtes stiv kuling fra NW, hvorfor Ula gikk til Farsund hvor fortöyet kl 21.30.

Sön 14.1 NW kuling,skyet. Intet arbeide.Vakt.

Mån 15.1 Stiv NW kuling drejende til nordlig og ökande til storm. Vanlig skibsarbeide. Vakt.

Tis 16.1 N. kuling med tette snebyer.Der meldes tung sjö på strandningsstedet Vanlig skibsarbeide. Vakt.

Ons 17.1 W bris, noe dönning. Avgikk fra Farsund kl 08.00 og ankom strandnigsstedet kl 09.30. Hevinn varpankerne og avgikk Tjörvebukten hvor amkredes for natten. Vakt.

Tors 18.1Frisk ostlig, skyet, menframdeles tung dönning. Bjerget en del inventar m.v. Vakt.

DICIDO 7.1.40

Fre 19.1.40 Vinden öker efterhvert til stiv kuling og dreier syd og sydvestlig. Vid 6-tiden er Ula svinget helt inn på 17' vann og i den tunge dönning er der stadig fare for å hugge mot grunnen. Maskinen blev derfor gjort klar kl 05.00 men blir liggende til i dagbrekkningen da der settes solide fortöininger i moloen. Alt på dekk blir surret eller nerstuet og kl 13.30 gikk ut fra Tjörvebukten. Ankom Farsund kl 15.30 hvor en del av de bjergede saker blev ilandbragt. Arbeidet til 17.30. Vakt.

Lör 20.1 S. bris, senere skiftende, opholdsvaer. Det meldes om tung dönning og sjö på Lista. Vanlig skibsarbeide. Vakt.

Sön 21.1 Intet arbeide. Vakt.

Mån 22.1 NO kuling, efterhvert avtagende, opholdsvaer. Avgikk fra Farsund 12.15 og ankret op ved Dicido kl 14.00. - Rodde ombord i havaristen og viste det seig nu at hele brokledningen med stötter var borte. Lejdere til broen og midtskibsbygningen var borte. Alle ventiler i lugarene midtskibs var slått in og alt inventar m.v. var enten knust eller vasket overbord. Skansekledningen akter om STB var böiet inn og revnet. Likaledes alle lukekarmer pm STB. Flere stötter i akterrummet var böiet og brukket. Reservepropellern (surret på skuddet i akterkant av midtskivsbygningen) hadde brukket surrningene eller attt taket ut av skudden og fjernet flere fot. Akterkant av midtskibsbyggningen STB side er slått inn. Maskin og kjele tilsynelatende löftet. Alle dekkstötter fra kjeleskuddet til nr 2 luke er böiet og brukket. Ved akterkant av nr 2 luke en stor bule tvers over hele skibet og varplatene revnet fra aktre hjörnet om STB og ut mot borde i 3 til 4' lengde. Videre skade på winschledninger og annen ovanbordsskade. Tok ombord en redningsflåt som tidligere var inbjerget til Tjörvebukten. Arbeidet till kl 17.30.

Tis 23.1 NO bris, snebyger. Tok ombord de bjergede båter m.v og avgikk til Farsund 11.30. Alt ble losset til herr Rich. Bruch J:rs lager, i det han opgav å vaere assuransdörenes representant. Arbeidet til kl 17

Farsund 24.1.1940

N. Engebretsen

Förer av bjergningsdamper "Ula."

Telegram Norsk Bjergningskompagni til Göteborg 7.1.40

Kl 20.40 7.1.40 Till Securitas, Göteborg.
Dicido kislastet rapporteredes grunnstött östhasselnesset Lista stop
Ula avgår fra Kristiansand = Salvator.

Ditto till SÅAF från Bergen 23.1.40

De vil se at fartöyet dessverre må anses som vrak og at bjergning må anses som umulig = Salvator.

DICIDO 7.1.40

Bärgat från fartyget

Til Rich.Bruch's lager i Farsund inlevererats av Ula:

2 livbåtar, 1 gigg, 1 flotte, 11 lanternor, 27 livbälten, 5 livbojar, kronometern, 1 kikare, 2 nakterhus med kompasser, 2 reservkompasser, 1 komplett radiopejlapparat, 1 el. bordslampa, 1 azimuthpejl, 4 solar, logg med tillbehör, 9 presenningar, 2 drivankare med linor, 1 stockankare, 30 burkar färg, 1 mistlur samt proviant, bl.a 40 paket knäckebörd, 27 burkar cacao, 11 burkar corned beef, 25 andra konservburkar..
ss Irene fört detta till Hälsingborg efter att 29.1 ha tagit ombord det i Farsund. Allt värt 5605 kr enligt värdering 27.1.40. En del inventarier såldes i Hälsingborg för 1206 kronor.
Befh förlorat effekter för 605 kr.

Vraket sålt

12.2.40 sålde SÅAF vraket av Dicido in situ för 15000 norska kronor till Bröderna Anda i Stavanger i och för nedskrotning. Öresund sålde lasten i vraket för 1000 kr. - Köpet förmedlades av direktör Leif Ström-Olsen o Johannes Olsen Insurance & Average agent i Stavanger. Anbud hade inkommit från 2 andra upphuggningsfirmor i Stavanger och från en skibsophugningsfirma i Grimstad och en i Arendal. Proveny: se assurans.
Dispache gavs i Sthlm 10.4.41 av P.G.Haseelrot.

Assurans

Norsk Bjergningskompagni tog för sitt arbete 11.018:84 N. kr.
SÅAF utbetalat för totalförlust 380.000:- varav reassurans 300.000:-
Norrlndas Ångf.Assuransförening och Sydsvenska utbetalat till rederiet för totalförlust resp. 70.000 och 50.000 kr = totalt 500.000 kronor
Följande provenyer ingick:
15.2.40 försäljning av vraket 13466:33
15.6 sålt till kapten Johnson 1 kikare & 1 krnonmeter 85:-
29.4 sålt till Transmarin presenningar 521:-
13.6 sålt livbåt till AB Hillsteröm, Hälsingborg 600:-
10.2.41 sålt radiopejlapparat till A.Bratt & Co i Gtbg 150:-
12.2.41 Sålt återstående inventarier till Hälsingborgd varv 880:- från vilket avgår magasinshyra 177:73.
Totåa proveny 15.524:60

==

==================

DICIDO 7.1.40

Kompletterande uppgifter

Dicido rände på grund på det utsatta Tjörveneset utanför Kristiansand. Bärgningsångaren Ula avgått från Kristiansand kl 19.30 den 7.1 kom fram på f.m. Den 10.1 på f.m började eldrummet vattenfyllas och kl 13.15 stoppade pumparna då fyrana släcktes. Tors 11.1 var Dicido helt vattenfylld och eftersom berget trängt upp genom tanktaket var bärgning uteslutèn. Vraket såldes i februari av SÅAF till Bröderna Anda i Stavanger för nedskrotning på platsen.

Historik

Laståmgare på 1544 brton byggd 1903 vid Craig, Taylor & Co i Stockton av stål. L 77,1 B 11,3 Tillhörig Skeppsredare Sven Redig i Hälsingborg. 2570 dw inkl. bunkers. 670 ihkr triplmaskin från N.E.Marine Eng.Co ltd i Sunderland. Byggd som Dicido för the Trinidad SS Co (Daneil & James) i London. Såld 1912 till red AB Kärnan (Bernh.Ingelsson) i Hälsingborg för 14250 pund. Skeppsredare Sven Redig blev 1938 VD i red AB Transmarin i Hälsingborg och avled i sept 1953 vid 64 års ålder.
3.7.15 grundstötte Dicido med trälast på Getryggen utanför Svartklubbens fyr, Öregrund, på grund av att rorsman missuppfattat lotsens order. Flottogs av Neptunbolaget läck i förtankarna sedan däckslasten lossats. 25.12 18 fick Dicido i Bones hamn, Algeriet, eld i svavellasten i förrummet och elden spred sig till bunkerkolen. Fartyget måste skjutas läck med kanonskott och sjönk på 21' vatten på sandbotten med däcket i ytan. Hon lyftes och länspumpades av Neptunbolagets Hermes som tillkallats från sin station på Malta. - 24.12 21 på resa Söderhamn- Amsterdam med trälast törnade Dicido kl 05.30 mot stenröset vid Ymuidens södra pir och sattes på grund på inloppets södra sida. Maskinrummet vattenfylldes, akterskeppets botten blev upptryckt och rodret skadat. Fartyget infördes av bärgningsfartyg till Ymuiden för lossning. - 18.11.22 gick Dicido med trälast på grund i Kielkanalen efter att ha skurit snett efter känning med ena kanalbanken. Inga skador.- I febr 1929 på resa Sunderland Trondheim med kol grundstötte Dicido 3 mil Ö Mosterhavn, söder om Bergen, men flottogs av Norsk bjergingskompanie Achilles och konvojerades via Larvik till Bergen där prov. rep utfördes. Lossade sedan i Trodnheim. Efter att ha lastat kis för Halmstad grundstötte ångaren i mars 29 vid Höjen på Jyllands värstkust i tjocka men flottogs av Switzers och assisterades av Röda Bolget till Halmstad. - I okt 31 kolliderade hon på ingåen till Preston med massalast med ss Mona av Hälsingborg coh fick bogskador. I juni 32 kolliderade hon i Saltströmmen med norska ss Borgfred, girade på grund, sprang läck i förpiken och terurnerades till Bodö för tätning. Var på resa Glasgow-Fineidet med kollast.. - På resa Swansea-Stockholm

DICIDO 7.1.40

med antracit i febr 1932 hade Dicido kommit in i Stockholms skärgård då plötsligt förluckorna flög i liften med en våldsam knall. Luckkarmarna deformerades och luckorna yrde omkring. Stor uppståndelse ombord då man trodde att eld utbrutit i kollasten men så var inte fallet. Explosionen var en följd av kraftig gasutveckling i lasten. Ingen hade skadats och Dicidio fortsatte resan till Värtahamnen.

SYLVIA 11.1.40

FÖRSVUNNIT MED MAN OCH ALLT I NORDSJÖN PÅ RESA TILL GÖTEBORG

Rapport

Avgick 9.1.40 från Hull destinerad till Göteborg med rumslast av 1378 ton kol samt 245 ton styckegods som stuvats ovanpå kollasten. 20 ombv Försvunnit med man och allt mellan Aberdeen och Norska västkusten, antagligen norr om 58°30′N. bredd den 12.1.40 eller någon dag senare. Minsprängts eller torpederats. Vädret vid denna tid SW bris, smul sjö och klar luft.

Sylvia avgick fullt bemannad och i fullt sjövärdigt skick från Hull på e.m den 9.1.40 och följde under ledning av engelsk kustlots norröver utefter Englands och skottlands ostkust,.På middagen 12.1 lämnade lotsen utanför Aberdeen efter att ha i fartygets sjökort utlagt dess kurs över Nordsjön samt bestämt varnet befh att gå söder om 58° 30′ nordlig bredd. Vid avgången från Hull synes Sylvias befh hava överenskom med befh å norska ss La France,som även var destinerad till Göteborg, att fartygen skulle hålla sällskap under resan. Förande sina iakttagelser beträffande Sylvia och resan har befh och Ie styrmannen på La France avgivit i styrkt avskrift bifogade berättelse. Vidare bifogas i styrkta översättningar och avskrifter rapport från den kustlots som under resan tjänstgjorde å Sylvia, intyg från fartygets mäklare i Hull, koltrimmaren i Hull sant tvenne telegram rörande dels tiden för Sylvias avgång från Hull och dels efterforskningarna efter Sylvia. Sluligen bifogas intyg från Lloyds register of Shipping rörande fartygets klassning,intyg från Statens Fartygsinspektion rörande fartygets sjövärdighet lastmanifest samt faktura och konossement rörande kollasten.

Den sista säkra uppgiften från Sylvia är den som innehålles i kustlotsens å Sylvia rapport.Sedan lotsen vid middagstiden 12.1 lämnade Sylvia, har, trots gjorda efterforskningar,inegn annan uppgift från eller om Sylvia och dess besättning kunnat erhållas, än den, som innefattas i ett den 1.2.40 till Göteborg ankommet telegrafiskt meddelande från befh å danska ss Gunvor Maersk, däri upplyses att Gunvor Maersk samma dag kl 16 norr om Skottland från en namnlös flotte bärgat liket av stewarden å Sylvia,Karl Johan Westman.

Göteborg 27.2.1940

För Red AB Sylvia /Per Nyman

Samtliga ovannämnda dokument hör till sjöförhöret i Göteborg den 29.2.40 kl 14.30, vilket hölls på begäran av KK sjötekniske konsulent Bo Bergström. Vid förhöret inställde sig rederichefen Per Nyman biträdd av advokat Erhard Westman. Dokumenten upplästs.

Forts

SYLVIA 11.1.40

Utdrag ur skeppsdagboken på ss La France på resa Hull-Gtbg

Den 9.1.40 kl 18.30 halte ud af dokken, ankrede paa havnen for natten. Kl 11 f.m 10.1 fortsatte reisen.Straks efter passerte Sylvia og kapteinen råbte over og sporte om vi skulle slå följe.Personlig svarte jeg :"Ja vel!" - Kl 13.15 kvittertes lodsen ved Spurns Point. Kl 14.45 passertes Humber, reducerat fart for at vente pa Sylvia. Kl C:a 17 den 10.1 kom Sylvia op langs siden og kapteinen råbte over til oss havd fart vi skulde gå med. Jeg svarte 7-8 mill og fikk svar tilbage O.K. Begge båter styrte nu efter og på siden av hverandre till kl 23.50 natt, da passertes Flamborough Head og Sylvia går i spidsen. Det er nu disig luft men vi styrer stadig etter hans akterlampe. Kl 06.30 11.1 er man nede ved mineböien ud for Middlesbrough, det er nu tet tåke og vi hörer på Sylvias flöite at han ligger stille for at forsöke at få kjenning. La France stoppet også. Vi ser nu ikke mere Sylvia men hörer stadig hans flöjte og svarer ham. C:a kl 08 den 11.1 turde jeg ikke ligge laenger da jeg var raed for at bli satt ur kurs. Flöjtede et langt blås for att underrette Sylvia om at vi fortsatte og vi syntes at höre ham svare. Fortsatte med sakte fart op langs östkysten. Vi hörer en båt flöjte akter men da det klarner viser det sig at det var en annen svensk båt, ss Mary. Sylvia ser vi ikke noget til mere og talte om at måske han var gåt til ankers til tåken lettede. Fra midnatden 11.1 til kl 06.30 den 12.1 går vi med sakte fart, men ser framdeles ikke Sylvia. Kl 06.30 12.1 full fart.-
Kl 10 den 12.1 passertes Aberdeen.Reisen fortsattes og man styret de kurse som er satt av Admiralitetet til n.b. 58° 20'. Derfra styres efter egen erfaring til n.b. 59°0',herfra kurs på Slottets fyr.Efter at ha passert Norske revet settes kurs på Udsin, derfra til Skudenes, hvortil vi ankom söndag 14.1 kl 13. På reisen langs kysten av England SW bris, disig og tåke, smul sjö. På reisen over Nordsjön SW bris, klar luft, smul sjö. Sylvia blev sett sidste gang kl 06.30 den 11.1 Dette er et eget sammensatt utdrag. I klokkeslet,vind-sjöstyrker efter skibets dagbok.

S.Rasmussen
Förer av La France.

Konsulatstämpel.

Kustlotsens vittnesmål i översättning

Jag gick ombord på ss Sylvia på Hulls redd c:a kl 11 onsdag 10.1. Humberlotsen övertog ansvaret, lättade ankaret och fortsatte nedför floden, omkring kl 15 lämnade flodlotsen och jag övertog kommandot.Intet oförutsett inträffade tills vi passerade tre av amiralitetets trålare utanför the Tyne ungefär vid frukosttid torsdag 11.1 De ropade och frågade oss om vi voro " all right", och bådo oss att

SYLVIA 11.1.40

hålla utkik efter några livbåtar enär ett fartyg hade sprängts just strax innan.Det var dimmigt och vi sågo inga båtar och anlände och ankrade utanför Aberdeens redd c:a kl 15 fredag 12.1 Vid denna tidpunkt var det dimmigt.Dimman lättade litet fram emot middagen. Vi lättade anka och flyttade oss närmare inloppet och jag inhämtades av lotsbåten.- Sylvia vände och fortsatte i N riktning på sin resa. Jag alde personligen ut den nautiska kursen på Sylvias kort. Jag rättade varje rv kurs till magnetisk och betonade för befh att han icke under några omständigheter fick försöka gå tvärs över Nordsjön söder om latitud 58°20′N. Fartyget syntes vara i fullkomligt sjövärdigt skick mär jag lämnada det.

S.Eastwood
Trinity House Coast Pilot

Vidimerat av
vicekonsulatet i
Hull 12.2.40

CERTIFIKAT

Billnerlinje, ss Sylvia lastande styckegods i Hull och avseglande till Göteborg den 9 januari 1940.

Vi intyga härmed att ovannämnda fartyg efter att hava lastat kol i alla rummen i Victoria Dock, Hull, började lasta resterande av sin last av styckegods vid skjul No 1, Victoria Dock,Hull den 6.1.40. - Lastningen fullbordades den 8.1.40. Kollasten hade blivit utjämnad i alla rummen,därvid lämnande för styckegodslasten ungefär 5-7′tomrum mellan toppen på kollasten till luckkarmen. Strövirke lades ovanpå kollasten och det återstående utrymmet blev därpå fullständigt fyllt med styckegods,bestående av lådor, fat, säck- och balgods av icke farlig beskaffenhet. Sammanlagt lastades 245 tons 19 cwts styckegods. All last var vederbörligen avstämplad och säkrad enligt kaptenens och 1e styrmannens föreskrifter och till deras belåtenhet.

Oughtred & Harrison Ltd
G.Rudderham
As agent for Billner Line

Vidimerat som ovan.
Hull 12.2.40

Crew list

† Befh Gösta Ragnar Thelander,Robertsfors, 16.2.94 i Halmstad
Övertog Sylvia i Göteborg 14.8.39 eft, befh R.Svensson
† 1e styrman Axel Henrik Hilmertz, Ia Långgatan 10, Gtbg, 10.5.87 Gtbg
† 2e styrman Orvar Arne Wallengren, Kastellgatan 14,Gtbg, 9.3.14 Gtbg
† Maskinchef Victor Levin Adolfsson,Snäckvägen 32, Gtbg, 17.1.81 Gtbg
† 2e maskinist Erik Vigelius Carlsson, Bautastensg. 12A,Gtbg,13.12.95 Gtb
† Steward Karl Johan Westman,Väröbacka,Halland, 16.4.93 Värö
† Mässpojke Lars A.E.Ternstrand, Victoriagatan 39,Gtbg, 1.3.03 Gtbg
† Båtsman Birger Valentin Olsson, Sjömanshemmet,Gtbg, 31.1.01 Mörrum,Blk

Forts

SYLVIA 11.1.40

Forts. crew list

+ Matros Henning Wilhelm Mehrén, Sjömanshemmet, Gtbg, 29.8.11 Karlskrona
+ Matros Karl Daniel Bengtsson, 2a långgatan 54B, Gtbg, 8.6.07 Gtbg
+ Matros Malte Einar Fast, -"- -"- ,27.11.06 Gtbg
+ Lättmatros Stig Charles Larsson, Bangatan 23, Gtbg, 30.5.17 Gtbg
+ Jungman Gunnar Osborne Gustavsson, Slottskogsg, 42, Gtbg, 4.7.21 Gtbg
+ Donkeyman Jonas Harry Kungsman, Skönsberg, 26.6.06 Sköns församling
+ Smörjare Henning August Karlsson, Folkungagatan 7, Gtbg, 21.11.20 Gtbg
+ Eldare Ewald Bertil Skoglund, Kobbarnas Väg 46, Gtbg, 8.11.00 Gtbg
Eldare Johan Natanael Nicklasson, Sjömanshemmet, Gtbg, 17.10.92 Stenkyrka
+ Eldare Gustav Ragnar Olsson, Gropegårdsgatan 15, Gtbg, 6.3.01 Gtbg
+ Lämpare Sigurd Fabian Möller, Nytorgsgatan 12, Stockholm, 17.6.99 Sthlm

---

Telegram 9.1.40, ankom Gtbg kl 20.49 9/1

Red AB Sylvia, Göteborg: "Thelander avgick i eftermiddag -Michael Whitaker."

Dito, ankom Gtbg 26.1.40 kl 20.21

Billners Kolimport, Skeppsbron 5, Göteborg: " Sylvia avlämnade Nordsjölotsen Aberdeen middagen 12 januari Rathray Head därifrån till Norge Gör fortfarande undersökningar men hittills inget spår skotska kusten. Oughtred Harrison. "

INTYG

Lloyds Register of Shipping
Norra Hamngatan 6, Göteborg.

På begäran få vi härmed intyga att ångf Sylvia, 1524 brton, tillhörande red AB Sylvia i Göteborg, innehar klass+100 A1 i Lloyds register. Fartyget genomgick vid sin senaste klassning härstädes i mars månad 1938 och erhöll noteringen SS Got.No 1-38 samt + LMC 3.38. Vid nämnda tillfälle drogs även fartygets propelleraxel. Den senaste dockningen ägde rum i Göteborg i mars månad 1939 ochpannbesiktningen utfördes i april månad 1939.

Göteborg 26.2.40
L.Townhend
Chefsexpert för Sverige

(Faktura för kollasten slutar på 1619 pund 11 sh. 6 p för 1378 tons 7 cwts kol samt 210 pund 8 sh 7p för 181 ton bunkerkol. [illegible] Utställd av Michael Whitaker ltd, Exchange Buildings, Bowlalley Lane, Hull, den 5.1.40.)

SYLVIA 11.1.40

Kungl. UD Stockholm 5.2.40
Ersättningsbyrån

Till red AB Sylvia,Skeppsbron 5,Göteborg

Härmed har jag äran meddela att svenska beskickningen i London telegrafiskt inberättat till Kungliga Utrikesdepartementet att vederbörande brittiska myndighet på förfrågan förklarat sig anse att det i Göteborg hemmahörande, under nr 3721 i Fartygsregistret inföda ångfartyget Sylvia, sannolikt gått förlorat.

Med utmärkt högaktning
J.Setterwall
Byråchef.

Rederi AB Sylvias VD Per Nyman anförde vid sjöförhöret 29.2.40 i Gtbg: Å Sylvia hade vid avgången från Hull funnits 2 livbåtar rymmande vardera 28 man, av vilka båtar den ena varit försedd med en nyinstallerad 18 hkr Pentamotor. Vidare hade funnits 2 flottar som i avseende å konstruktion och utrustning uppfyllt fartygsinspektionens fordringar. Under den tid fartyget skulle hava behövt för att fortsätta resan över Nordsjön efter det fartyget lämnat Aberdeen, hade vädret, enligt vad utredningen visade varit synnerligen gott för årstiden, varför det vore tydligt att fartyge förolyckats på grund av krigshändelse. Nyman företedde härefter dels ett av Göteborgs Stads arbetsförmedling,Sjömanshuset, för Karl Westman utfärdat inskrivningskort, nr 12480, och dels 8 st tjänstgöringsbetyg för stewarten Karl Johan Westman, under förmälan att dessa handlingar av rederiets mäklare i Bergen, Ole Olsen, översänts tilb bolaget,därvid Olsen meddelat, att handlingarna anträffats i denkavaj Westman burit då hans lik bärgades från flotten.

SKN EVII vol 43.44 Lastmanifestet

Manifestet omfattar 245 ton styckegods från Hull till Göteborg,stuvat ovanpå kollasten i rummen. Huvuddelen utgjordes av textilier i balar och buntar som artiklar i silke, bomull, linne, ylle ,samt hattar,regnrockar , tråd, garner, skjortor mm mm Därutöver 65 ton bildelar till Volvo i Göteborg, 50 ton myrabolamextrakt till Malmö Läderfabriks AB, cykeldelar till Dunlop Rubber Co i Norrköping,2 ton ångmaskinsdelar till Götaverken och småpartier med gummitråd, fiskeredskap, motorcykeldelar, en konsstickningsmaskin till Borås Trikåfabrik,och drivremmar till Hedemora Verkstäder.

Assurans

Sylvia var assurerad kasko i England och täcktes inte av SKN
Lastpartier för 415.923 kr var assurerade i SKN.
Sylvias kasko på 500.000 gällde för en resa tur retur Gtbg- England.

SYLVIA 11.1.40

Dispachör Kaj Pineus i Gtbg ansåg 19.3.40 för bestämmande av krigsassuradörernas ersättningsskyldighet att Sylviaunder sin resa haft att passera områden varest minsprängningar samt torpederingar av och luftangrepp å neutrala fartyg icke varit sällsynta under tiden från begynnelsen av sept 1939 till den 12.1.40 och därefter, samt att liket avfartygets steward anträffats norr om Skottland,drivande å en flotte vilket talade för att fartygets livbåtar icke kunnat utnyttjas då fartyget måste ha sjunkit mycket hastigt till följd av minsprängning, torpedering eller bombnedslag. " Under sådana förhållanden finner jag att Sylvias uteblivande på resan från Hull till Göteborg i jan 1940 måste tillskrivas krigsfara. I enlighet med §2 av försäkringsvillkoren ålägges därför krigsassuradörerna att till försäkringstagaren utgiva ersättning för totalförlust av fartyget med kr 500.000:-

---

UDHP80c 3512

Brev från rederiet till UD, Sthlm 31,1.40

Som det är Kungl UD känt har Sylvia ej avhörts sedan den 12.1 då den i Hull hemmahörande Nordsjölotsen lämnade fartyget vid Aberdeen.Då det nu är snart 3 veckor sedan, befaras allvarligt att en olycka drabbat fartyget. Vi anhålla hövligast om UD ville genom den svenska legationen i London efterhöra hos de brittiska myndigehetran om de möjligen kunna giva några upplysningar angående ångarens öde. Sylvia avgick från Hull tisdagen den 9.1. på eftermiddagen med last av kol och styckegods till Göteborg. Avlastare till kolpartiet var messrs. Michael Whitaker ltd ,Hull samt till styckegodslasten Messrs.Oughtred & Harrington Ltd i Hull. Tacksamt emotseende Kungliga Utrikesdepartementets svar teckna vi Göteborg 31.1.1940

Per Nyman

Svar till Kungl UD, anlänt 4.2.40 kl 10

från London i chiffer:" 109 Brittiska vederbörande anse fartyget troligtvis förlist = Swedish minister

UD underrättat tederiet på telefon om detta den 5.2.40

Egna noteringar

Fyndet av flotten den 2.2.40

ss Gunvor Maersk av Köpenhamn påträffade fredag 2.2.40 kl 16 ute till havs NW Skottland en drivande flotte utan märkningar. På flotten låg ett manslik i upplösningstillstånd som genom handlingar i kajaven kunde identifieras som kvarlevorna av stewarden Karl Johan Westman ,Väröbacka, född 16.4.93. Den döde jordfästes i Bergen torsdagen den 8.2. Bland mängden av kransar märktes sådana från de svenska

och danska konsulaten, från norska och svenska sjöfolksförbunden, Berger Skipperforening, Stewardsföreningen, Bergens Hamnfogde, rederiet och från manskap och befäl på fartyg liggande i Bergens hamn. Svenske konsul framförde efter jordfästningen ett varmt tack för allt visat deltagande för denne sjöman " som stupat på sin post." Westmanvar den ende från Sylvia som fick sin grav i vigd jord.

Tre torpeder missade Sylvia, nr 4 träffade

Den tyske sjökrigshistorikern Jürgen Rohwer i Stutgrat avsöljade i en artikel i Dagens Nyheter 7.2.64 att den ubåt som sänkte Sylvian den 13.1.40 missade fartyget med 3 torpeder, antagligen på grund av att fartyget girade undan, men den fjärde torpeden träffade midskepps och fartyget sprängdes itu och försvann omedelbart. I 'Die Ubootserfolge der Achsenmächte" avslöjas att Sylvia sänktes kl 04.30 tysk tid den 13.1.40 i plankvadrat AN 41 41 i Höjd med Kinnairds Head,Skottland,långt ute i Nordsjön men närmare Skotska än Norska kusten. Ubåten var U 20 förd av Kapitänleutnant Karl Heinz Moehle, som f.ö den 23.11.40 sänkte svenska ss Anten då han var befh på U 123. - U-20 mötte sitt öde i Svarta Havet den 10.9.44. - ss La France som Sylvia hade sällskap med på färden förstördes den 28.12.44 vid en bombraid mot hemmahamnen Skudeneshavn i Norge.

Historik

Lastångare på 1656 brton byggd 1883 vid H.S.Edwards,Craig & Son i Howden on Tyne av järn. L 78,2 B 11. (Ex Najaden,Merchant Prince) Tillhörig red AB Sylvia (Konsul Albert Billner) i Göteborg som 1938 för 125000 kr inköpt fartyget från Svenska Lloyd i Göteborg, vilket rederi i sept 1917 för 1.375.000 kr köpt Najaden från red AB Neptunus (W.Wingårdh) i Hälsingborg. Wingårdh hade år 1900 förvärvat ångaren från Prince Line i Newcastle. - 27.6.1918 kl 02.40 på resa Rouen-Methil i barlast rammade Sylvia i konvoj utanför Boulogne ett franskt vaktfartyg som bländat befälet på Sylvias brygga med strålkastare så att avståndet mellan fartyget felbedömdes. Sylvias stäv skar in i vaktfartyget midskepps och det sjönk omedelbart neddragande 11 man i djupet.Övriga togs upp av Sylvia sommåste gå in till Boulogne för dockning. -Sylvias compoundångmaskin var på 725 ihkr. Hon hade inga större haverier bortsett från mindre ombordläggningar i hamn. Den 30.1.37 kom Sylvia till Gdynia ~~med sin 300 de kollast~~ för att hämta sin 300:de kollast till svensk hamn varvid befh och 1e styrman fick mottaga personliga hedersgåvor från det Polska kolbolaget, bl.a 2 silverinramade fotografier som följde fartyget i djupet, uppsatta på salongsskottet.

HEIMDALL 13.1.40

SPLITTERSKADAD VID RYSKT BOMBANFALL MOT HAMNEN I ÅBO - INGEN RAPPORT.

Inget journalutdrag

Liggande i Åbo hamn skadades Heimdall lördag den 13.1.40 av det våldsamma lufttrycket vid bombexplosioner i närheten då ryska bombplan anföll hamnen och staden med spräng- och brandbomber. Ingen rapport insädes till KK och ingen sjöförklaring avgavs. Skadorna besiktigades vid Skeppsbron i Stockholm måndag den 15.1.40 varefter en del av skadorna reparerades vid Finnboda varv och 10 skadade dörrar provisoriskt åtgärdades. Först den 14.8.41 sände Sveabolaget en generalräkning till SKN på 2800 kr. Skadorna reparerades först i aug 40 då Heimdall låg upplagd i Stockholm.

Besiktningsinstrument

Besiktigats vid Skeppsbrokajen i Stockholm 15.1.40 av magistratsbesiktningsman Hugo Tolleus.

STB dörr ur läge till styrmaskinrummet.

STB teakdörr sönderslagen i förrådet , måste förnyas.

STB teakdörr sönderslagen till 2a klass ingång, måste förnyas.

Panelen losslagen i övre hallen i 2a klass entré- Trapphallen måste ommåla

Ie styrmans hytt & expeditionen: Isoleringspanelen runt 2 fönsterventile losskäckt - förnyas. 1 lampkupa med glödlampa krossad i expeditionen.

Befälsmässen: Teakdörren sönderslagen , dörrkarmen skadad - förnyas.

1e maskinistes hytt: Teakdörr med karm söndersprängds - förnyas.

Vinskyddsdörr OM STB: Aktre teakdörren sönderslagen - förnyas.

Salongen: Aktra teakdörrarna såväl STB som BB till salongen söndersprängda - förnyas.

Röksalongen: Teakdörren STB skadad.

Ia klass trappa: De blyinfattade glasen i trappskylightet nedtryckta, 2 glas bortslagna och blyramarna spräckta Ramarna och 2 glas förnyas. Övriga glas återinsättas.

Hytt nr 63: Hyttventilen snedslagits, justeras.

Båtdäck: Samtliga 9 fönster på båtdäck STB ur läge, en ruta krossad.

Bryggan: Standardkompassen ur funktion, måste repareras iland.

Konversationssalongen: En lampskärm krossad, 2 fönster krossade.

XXX XXX XX

Av Finnboda varvs räkningar framgår att isoleringspanelen förnyats runt 11 fönsterventiler och att en ny teakdörr insatts med karm i förliga wc:t i 3e klass (sominte finns med i besiktningsinstrumentet)

Reparationskostnader 2800:-

SKN ersatt 1898:33 den 19.8.41

HEIMDALL 13.1.40

Heimdall var en kombinerad last- & passagerarångare på 2386 brton byggd 1914 i Oscarshamn. L 69. B 11. Tillhörig Stockholms Red AB Svea (Em Högberg) i Stockholm.

Den 1.12.39 bombades ss Marianne i Finska Viken.
Den 27.12.39 bombades ss Norden i Åbo.
den 13.1.40 bombades Heimdall i Åbo.
Den 6.2.40 Bombades och sänktes Wirgo i Ålands Skärgård.
Fenris 5.1.40 sänktes av en rysk ubåt i Bottenviken.

PAJALA 18.1.40

PÅ RESA BUENOS AIRES - GÖTEBORG TORPEDERATS PÅ INGÅENDE MOT KIRKWALL FÖR KONTROLL. SJÖNK EFTER TORPED NR 2 MED AKTERN FÖRE. BESÄTTNINGEN, 35 MAN, I BÅTARNA BÄRGATS AV ARMERAD ENGELSK TRÅLARE.

PAJALA 18.1.40

Rapport:

Avgick fredag 15.12.39 kl.12.25 från Buenos Aires dest. till Göteborg, Hälsingborg, Malmö. Rumslast av 9166 ton majs och foderämnensäkrad med sec vanliga slingeskott.Djupg F.29′3″- A.29′1″. 35 ombv. Bunkers vid avgången från Buenos Aires 1200 ton dieselolja/förbrukning 8 ton per dygn.Proviant för 90 dygn,FW för 60 dygn.

Torpederad 18.1.40 kl15 G.M.T.c:a 10′OtN North Rona Island. Vind N 5-6 Beaufort,snöbyar, klar mellan byarna. Befh vakthavande. Utkik på övre bryggan. Sänkt genom 2 torpeder.

Journalutdrag:

Torsdag 18.1.40 middagsposition N.59° 05′-W.06° 29′.Kl.12.30 preijats av en armerad E. trålare,"Northern Duke", och beordrats in till Kirkwall. Kl.13.06 Sulisker östra udde i 520° Ost. -Kl.14.30 North Rona Island Syd 10° Ost. Från North Roma Island styrt N 80° O. Trålaren följt fartyget hela tiden. Omkring kl.15.40 observerade vakthavande styrman en ubåt av okänd nationalitet c:a 3 streck på BB bog.Befh meddelades omedelbart och infann sig strax på bryggan. Båtsman samt flera av besättningen säger sig c:a 10 minuter tidigare ha iakttagit ett periskop i ungefär samma riktning. Då ubåten obs. från bryggan syntes den styra omkring rv kurs NtW.Då den komm c:a ½ streck på STB bog gick den ner i u-läge. Strax före kl.16, eller c:a 10 minuter efter det ubåten gått i u-läge,avfyrade den en torped mot paja-las BB-sida. Torpeden gick in i rum nr 4, den s.k djuptanken. Vid den synnerligen kraftiga explosionen förstördes praktiskt taget hela kommando-bryggan och fartyger erhöll svår BB slagsida och började sakta sjunka. Hela besättningen samlades vid livbåtarna och telegrafisten sände ut nöd-signaler. Då fartyget syntes kunna hålla sig flytande em stund framåt, beslutades att STB båt skulle förbli under dävertarna och BB båt sjösätta samt ros över på läsidan. BB-båten sjösattes utan missöde och var på väg att lämna fartygssidan då en andra torped exploderade om BB strax akter om rum nr 6. Även STB båt firades nu omedelbart och båda båtarna lyckades komma klara det nu hastigt sjunkande fartyget.Omkring 30 minuter efter de första torpedträffen syntes det försvinna i djupet med aktern före. Efter ungefär en timme i båtarna räddades besättningen av den medföljande armerade trålaren. Vid uppräkning befnns samtliga räddade. Efter det Paja la sjunkit kom ubåten upp i ytläge och blev angripen av den medföljande patrullbåten. Av 2 avskjutna skott syntes vid det sista en tydlig krevad. Senare fällde patrullbåten sjunkbomber å den plats där ubåten antogs ha gått ner. Vid övergivandet av fartyget råkade telegrafisten halka och skada vänstra knät. Flera andr a besättningsmän erhöll mindre skador. Då Pajala sänktesgick hon med full belysning i lanternorna och hade svens

PAJALA 18.1.40

flaggan och de å aktre däckshuset målade flaggorna väl belysta med kraftiga båglampor. Trots att ubåten siktades så lång tid före torpederingen företogs ej någon kursändring och ej heller någon annan åtgärd som ab ubåtsbefh kan ha uppfattats som en oneutral handling. - Fre. 19.1. anlände HMS Northern Duke till Kirkwall.Besättningen genast överförts till Engelska passagerarångaren St.Clair som på e.m. avgick til Leith via Aberdeen. På kvällen den 20.1.anlänt till Leith där alla inkvarterats på Sailors Home. Mån. 22.1 avrest till Newcastle där besättningen inkvarterats på Scandinavian Sailors Home. Befh, Ie styrman och chiefen på hotell. - Tis. 23.1.befh ombesörjt nödvändig ekipering av besättningen och ombesörjt att de fått en del mindre nödvändighetsartiklar. - Onsdag 24.1. sjöförhör inför Sv. konsuln i Newcastle.Närvarande: timmerman, båtsman,matros Sörensen, lättmatros Nibe och jungman Jensen.

Stockholm 3.2.40
Arnold Ericsson
Befh

Sjöförklaring i Stockholm måndag 12.2.40 kl.13

Krigsriskassurerad i SKN, Skeppsbron 34,Sthlm.
Advokat Emil Henriques för SKn och rederiet.
Bisittare:sjökapten Anders Edgren och Ernst Perno.
Besättn. olycksfallsförsäkrad mot krigsrisk i Sv. Olycksfallsförsäkringsbolagens pool för krigsolycksfallsförsäkring genom försäkrAB Hansa,Sthlm.

Härvid föredrogs protokollen över vittnesberättelser upptagna inför sv. vive-konsuln i Newcastle o/Tyne 24.1.40.

Första vittne i Newcastle:

Timmerman Sollund: Var c:a kl.16.35 GMT på väg från mässen till verkstaden då jag plötsligt fick syn på periskopet och tornet av en ubåt,men fäste ingen större vikt vid det, eftersom vi eskorterades av en armerad Engelsk trawlare. C:a kl.16.55.kom den första explosionen. Jag lyftes upp av lufttrycket, rusade därefter uppför trappan på däck, skyndade akteröver till BB båt. Såg att däcket var uppslitet vid lucka 4 BB. Den andra explosionen kom c:a 6 minuter senare, och jag såg tydligt hur torpeden slog mot fartygssidan akteröver. Livbåten var då sjösatt. Ubåten såg inte mera till. Tillfrågad därom uppskattade vittnet trawlarens avstånd från Pajala till c:a 300-400 meter om STB,något akter om tvärs. Tillfrågad därom sagt sig ha hört trawlaren avfyra 2 skott varav det sista hade setts krevera.

Båtsman Johnsen: (Vittne nr 2 i Newcastle): Kom kl 16.30 GMT ut från mäseen och fick syn på ett ubåtsperiskop förut om STB c:a 3 streck

PAJALA 18.1.40

på STB bog. Jag meddelade Ie styrman som sade:" är det en tysk ubåt så tar väl den armerade engelska trålaren hand om den." Första expl.inträffade kl.16.55.i rum 4 BB, expl. nr 2 c:a kl.17.05 vid lucka 6 BB. Strax efter den andra expl. hade livbåten sjösatts. Från livbåten hade han ånyo tydligt kunnat se ubåten i ytläge. Ubåten tycktes då ha styrt ner mot livbåten och trålaren. Hört 2 skott från trålaren varav ett synts ha krevérat.

Matros Sörensen: (Vittne nr 3 i Newcastle): Törnat till som rorsman kl. 13.30 GMT samtidigt som en e. trålare prejat och beordrat in Pajala til Kirkwall. Trålaren följde efter oss.på 400-500 ms avstånd. Ungefär kl 14.40 avlöstes jag från rorstörn och avlöste kl.15.50 jungman Jensen som utkik. Sikten var då mindre god med täta snöbyar. Kl.16.20 visslade 2e styrman två gånger på fritörnen. Då Nibe inte kom upptillsades jag att hämta honom. Jag fann honom inte genast emedan han var sysselsatt med att sätta in en ny lampa för belsyningen av svenska flaggan.Sedan jag varskött honom begav jag mig åter upp på observationsbryggan.- Omedelbart därefter c:a kl 16.30 hörde jag 2e styrman meddela befh att en ubåt siktats förut.Jag såg den samtidigt själv i ytläge c:a 1 streck om STB. Den syntes styra tvärs vår kurs över åt BB och efter c:a 5 minuter förlorade jag den ur sikte i en snöby. Efter c:a 15 minuter hörde jag ett plaskande ljud tvärs BB och då jag såg åt detta håll såg jag tydligt en torpedbana c:a 100 meter från fartyget. Jag kastade mig ner på däcket och samtidigt inträffade explosionen.En massa spillror och vatten kastades över mig och hela observartionsbrygga ramponerades liksom kommandobryggan, där ingen syntes till. Shelterdäcket blev upprivet mitt för lucka 4 BB. Trappan från obs.bryggan ner till kommandobryggan hade slitits bort så jag fick hoppa ner på kommandobryggan och skyndade därifrån ner på båtdäcket ochintog min plats vid BB båt. Sedan alla samlats sjösattes båten c:a 10 minuter efter explosionen. Strax efteråt träffade den andra torpeden akterut om BB. C:a 5 minuter efter sjösättningen närmade sig trålaren livbåten och Ie styrman ropade till den att de skulle försöka få tag på ubåten. Vad som svarades kunde jag inte uppfatta men trålaren satte full fart mot det ställe där ubåten förmodades befinna sig och avlossade efter en kort stund 2 skott av vilka sista granaten syntes krevera. -Pajala gått med alla lanterno tända och flaggan och nationalitetsmärkena väl belysta .

Lättmatros Nibe: (Vittne nr 4 i Newcastle): Hade vid tillfället frituren. C:a 16.30 GMt sysselsatt med att tända däcksljusen och belysningarna för nationsflaggan och nationalitetsmärkena.Lampan för upplysning av Svenska flaggan befanns vara sönder,varför jag av båtsman erhöll en ny 500 watts-lampa som inkopplades. Kl. var c:a 16.40. Då jag var på

PAJALA 18.1.40

väg ner från maskinskylightet c:a 16.55 inträffade den första explosionen. Jag skyndade till BB båt. Ej sett någon ubåt. Den andra explosionen kom c:a 10 minuter efter den första. Ej heller från livbåte sett någon ubåt.

Jungman Jensen: (Vittne nr 5)Törnat till vakten som rorsman kl.16.05 GMT En ammerad trålare eskorterade då fartyget. C:a kl 16.45 varskodde utkiken från observationsbryggan att han siktat en ubåt. Jag såg 2e styrman gå till talröret. Strax därpå kom befh upp på bryggan. C:a 16.55 inträffade explosionen, troligen i närheten av bryggan, eftersom allting i styrhytten ramponerats. Kastats omkull av tryckvågen och förlorat medvetandet för ett ögonblick. Hört signaler avges med fartygets luftsiren. Då jag åter kom till mig sprang jag ner på båtdäck. Strax efter kom befh. och beordrade livbåtens bemanning. Under tiden gick 2e maskinisten på Ie styrmans önskan ner i maskinrummet och stoppade huvudmotorerna. Matros Karlsson gick upp på bryggan för att söka få tag på en del livbälten som förvarades där. När han återkommit och maskin stoppats inträffade den andra explosionen akterut. Omedelbart efteråt firades på befh order STB båt. - På frågor svarat att han ej sett någon ubåt eller torped: att ingen kursförändring företagits efter det ubåten hade skitats: att han ej hört något samtal mellan Pajalas befäl och trålarens. att han uppfattat att trålaren vid första explosionen befann sig c:a 150 meter från Pajala: att sikten var mindre god med täta snöbyar, att han 15 minuter ~~efter~~ det livbåten sjösatts tyckt sig se ett ubåtstorn och samtidigt såg han trålaren och den andra livbåten: efter ytterligare c:a 10 minuter hört två skott från trålaren men ej sett verkningarna av skotten.

(Slut protokollsutdrag från Newcastle).

Sakkunniga Edgren och Perno ställt 3 frågor:

1) Gavs någon signal eller annat meddelande till det konvojerande faryget när ubåten kom i sikte?
2) På vilket avstånd från Pajala följde patrullbåten?
3) Hade Pajala gått denna väg om hon inte blivit prejad o beordrad till Kirkwall?

Befh Ericsson: De i skeppsdagboken angivna tiderna icke lokal tid utan angåve tiden en timme tidigare. Den av trålaren givna ordern hade inte föranlett någon kursändring eftersom Pajala ändå på order från rederiet skulle gått in till Kirkwall. Det var fullt daglsjus då vakthavande 2e styrman först obs. ubåten. Då befh kom upp på bryggan var ubåtens torn ännu synligt, men den höll på att gå ner i u-läge. Strax därpå försämrades sikten av en snöby som varade till mörkrets inbrott. Befh samtalat med 2e styrman om ubåten varvid båda kommit tll den uppfattningen att det måste vara en Engelsk ubåt eftersom

PAJALA 18.1.40

befälet på trålaren,som måste ha siktat ubåten,inte vidtagit några åtgärder. Då ubåten först siktats xxx 3 streck på STB bog hade trålaren befunnit sig ungefär tvärs ut om STB från Pajala. Ubåten, vars kurs skurit Pajalas kurs ungefär vinkelrätt,hade sedermera kommit över på Pajalas BB-sida och i detta läge avfyrat torpederna. Efter det att andr skottet avlossats hade ubåten gått för om Pajala ,varför livbåtarna,som då befunnit sig mellan ubåten och trålaren,rotts unden för att inte komm i skottlinjen från trålaren. 2 skott avlossats från trålaren mot ubåten. Sedan Pajalas folk tagits ombord på trålaren fällde denna sjunkbomberna. Befh hade ombord på trålaren frågat dess befäl om de inte sett ubåten innan Pajala blevt torpederad,men fått till svar att det hade deinte gjort och attde inte väntat sig att finna någon ubåt på denna plats enär sådana inte förekommit i dessa farvatten på flera månader. Befh frågat varför trålaren inte vidtagit några åtgärder efter första torpedexplosionen och fått till svar att man på trålaren trott att det inträffat ngn explosion inombords på Pajala. -Om inte torped nr 2 träffat skulle Pajal antagligen ha flutit i ett par timmar. Ingen signal givits från Pajala till trålaren då ubåten först siktats. -Telegrafisten hade redan tidiga skadat sitt knä och denna skada hade nu förvärrats.

2e styrman Elfving: Efter samtalet med befh om ubåtens nationalitet had 2e styrman i kikare betraktat trålaren och sett åtminstone 2 personer på dess brygga och huvudet av en person i trålarens mastkorg.Avståndet mellan trålaren och Pajala varierat. Då ubåten först siktades var trålaren c:a 2 distansminut från Pajala.

Ie styrman Dahlgren: Kommit upp på däck efter första explosionen.Omkring en halvtimme xxxxx dessförinnan hade Ie styrman varit uppe på däck och talat med båtsman som då stått vid STB räckverk och samtalat med några yngre besättningsmän. Båtsman omnämnde att han sett en ubåt, men Ie styrman uppfattat detta som ett skämt för att försöka skrämma ungdomarna. Ie styrman hade vid detta tillfälle sett trålaren något akter om tvärs på Pajalas STB sida på c:a ½′avstånd. Då senare Pajalas livbåtar närmat sig trålaren hade Ie styrman ropat till dem att Pajala blivit torpederad,och detta hade uppenbarligen väckt förvåning bland folket ombord på trålaren.

Chiefen Westberg: Befann sig i maskin, och stod i begrepp att gå upp på däck då första expl. inträffat och vatten strömmat ner i maskin genom det öppna skylightet.Senare i en av båtarna på väg mot trålaren sett ubåten komma upp i ytläge ungefär rätt emot livbåten för att strax därpå gå i u-läge igen.

PAJALA 18.1.40

2e maskinisten Karlsson: Vid första explosionen lämnat manöverdurken och genast begivit sig upp på däck. När det stod klart att fartyget sjönk endast långsamt och att det inte var någon brådska med utsättandet av livbåtarna, återvänt ner i maskin och stoppat huvudmotorerna .Den andra expl. kom när han kommit upp på däck igen och tagit plats i en livbåt.

KK memorial 5.3.40

...När fartyget sänktes gick det med tända lanternor och full belysning å den blåsande nationalflaggan.En stund efter det fartyget gått till botten gick ubåten upp i ytläge men blev anfallen av patrullbåten med artillerield och sänkbomber.

...orsak:Fartyget sänktes utan föregående varning av en tysk undervattensbåt medelst 2 torpedskott.

Ex officio
Bo Bergström

Skrivelse UD till KK 20.1.40

Till KK, Sjöfartsbyrån,Stockholm 20.1.40.

Härmed har jag äran meddela att det i Stockholm hemmahörande motorfartyget Pajala - reg.nr 7156 - enligt från Generalkonsulatet i London ingånget telegram - torpederats av en undervattensbåt den 18 ds innevarande månad samt totalt förolyckats.
Rederiet har underrättats om förestående.

J.Setterwall
Chef för Byrån för Arvs- och ersättnigsärenden.

SKN E VII

LASTEN

Pajala saknas helt på SKN VII men enligt liggaren var majslasten assurerad i Öresund för 842484 kr och i Ocean för 819.484:- kr (Även Orania saknas - båda hade majslast)

SKN 26.2.40 utbetalat 1.549.118:53 till Svenska Foderintressentföreningen, Sveavägen 21,Sthlm.
SKN 20.3 40 till AB Carl Engström utebetalt 22720:34 och den 25.3 ytterligar kr 11:50.
SKN 7.9.40 till Foderintressenterna betalat ytterligare 5803:37 och den 16.9.40 kr 6000:-

SKN för lasten betalat totalt 1.577.653:60

PAJALA 18.1.40

CREW LIST (Kompletterad SKN)

/Sjöman 1930

Befh Arnold Halfdan Ericsson, Narvik, 3.2.86 Sjökapensex.-09

Ie styrman Sahlgren,Salstad, 27.11.07

2e styrman Per Einar Elfving, Högmarsö,Furusund, 21.3.10

3e styrman Johan Henry Lind, Stockholm, 28.10.13

Telegrafist Sten Ragnar Meijer,Narvik, Michelsens gate 23,1.10.06

Övermaskinist Johan Leonard Westberg, Stockholm, 25.9.97

Ie maskinist Johan Alfred Dolwitz, Säffle,Parkgatan 13, 14.12.92

2e maskiniste Nils Göte Karlsson,Stockholm, 20.2.10

Maskinassistent Axel Herbert Petterson,Enskede, 25.12.12

Båtsman Thomas Parelius Johnsen, Tromsö, 10.6.01

Timmerman Jentoft Amandus Sollund,Ankenes,Narvik, 22.6.89

Matros Sigurd August Vesterheim,Övre Gate 29,Bergen,7.11.05

Matros Hjalmar Harder Sörensen, Skjervöy,Tromsö,1.3.01

Matros Johan Algot Karlsson, Östra Hoby, 20.5.13

Matros Brage Gerhard Johansson,Nybygget i Loftahammar, 24.9.15

Lättmatros Martin Johan Olsen,Evenes,Nordland, 3.2.17

Lättmatros Wilhelm Marinius Nibe, Fossbakk, Tennevoll, 31.5.11

Lättmatros Aåbert Sofus Jörgensen, Henningsvaer,Lofoten,25.12.20

Jungman Karl Johan Folke Dahlgren,Kågeröd 4, 29.12.19

Jungman Knut Vang Jensen,Knut Hamsuns Gte 14, Narvik, 25,1.22

Jungman Henrik Olof Pedersen,Oksöy, Steigen, 10.1.19

Elektriker Harald Arnold Johansen, Gate 4, Narvik, 1.11.18

Svarvare Reidar Ove Olsen, Liland, Ofoten, 18.4.17

Ie motorman Emil August Hansson,Gottfridsgatan 5,Malmö,20.1.93

2e motorman Jens Christian Danielsen,Häste,Färöarna,12.1.09

2e motorman Einar Frithiof Thörnquist, Oslo, 8.12.05

2e motorman Gustaf Emil Larsson, Göteborg, 12.9.88

2e motorman Erik Sigås Johansson, Orsa, 9.4.02

2e motorman Robert Ferdinand Wahlström, Luleå, 31.3.94

Stewrad Johan Arvid Carlsson, Dronningens Gate 21,Narvik, 10.1.87

Kock Nils Harald Broström, Frigårds, Fårö, 15.12.19

Kockelev Rolf Erling Abrahamsen, Ankenesstrand,Narvik, 21.1.24

Salongsuppassare Torbjörn Odvar Christiansen,Frydenlund,Narvik, 3.4.16

Mässuppassare Jarle Amandus Jensen,Gate 7,Narvik, 10.7.19

Skansuppassare Karl Meisler Nikolaisen,Skagstad, Steigen, 8.4.21

19 svenskar, 15 norrmän, en dansk

PAJALA 18.1.40

Två telegram till rederiet

Grängesbergsbolaget meddelade 20.1.40 SKN att det fått 2 telegram från generalkonsulatet i London via UD. Det första " Sunk, believe torpedoed yesterady Afternoon" och det andra " Pajala confirm ship torpedoed by submarine withour warning and sunk in ~~position~~ 25 minutes stop entire crew of 35 saved and landed this afternoon."
SkN svarat :" Vi ha att erkänna ingången av edert brev av 20 ds vars innehåll vi med beklagande bemärkt."

Befh rapport till rederiet 29.1.40

Nu hemkommen från England efter ms Pajalas torpedering ber jag få komplettera vad som antecknats i fartygets dagbok. Ett par dagar innan vi blevo sänkta ,hade vi mött en södergående ubåt av okänd nationalitet,förmodligen tysk.Den passerade oss på kort distans utan att ta någon som helst notis om oss. Detta ingav oss en viss trygghetskänsla. Iallafall trodde vi ej att vi skulle bli torpederade utan varning. Torsdag 18.1. tidigt på e.m. blevo vi prejade av en av Engelsmännen till patrullfartyg ombyggd större snabbgående trålare. Efter att ha beordrat oss till Kirkwall följde den oss hela e.m. på lämplit avstånd på vår STB sida. När vi haft den oss påtvingade eskorten i c:a 3½ timma blev vi träffade av en torped strax för om bryggan BB. Jag själv, vakth. styrmannen och utkiken sågo tydligt torpeden innan den träffade oss. Torpederingen skedde utan varning. Både jag själv och styrman Elfving såg ubåten tydligt c:a 15 minuter innan vi blevo sänkta. Jag anmärkte ändå till Elfving att det måste vara en Engelsk ubåt eftersom patrullbåten inte tog någon notis om densamma. Det är fullkomligt ofattbart att ubåten ej iakttogs från patrullbåten. Lika märkvärdigt är också att patrullbåten ej kom upp till oss efter den första explosionen för att undersöka vad som hänt. Den hörde båda smällarna. Vi fingo ju en andra torped akterut om BB c:a 10-15 minuter efter den första. Patrullbåtens befh uppgav för mig ,sedan vi kommit ombord där, att han trott att vi haft någon explosion ombord, att en cylinder eller ngt annat hade exploderat. Några ubåtar väntade han icke finna där på trakten ty det hade inga varit där på månadsvis,påstod han. Sänkningen skedde som jag förut saft utan varning ,kanske beroende på att vi hade väpnad eskort,men ubåtens oförsiktiga uppträdande efter torpederingen kan synas peka på att den ej iakttagit den medföljande patrullbåten. Men detta förefaller också mer än märkvärdigt. Det kan tänkas att den andra torpeden var ämnad för patrullbåten fastän den istället träffade vår akter. När så ubåtskaptenen hörde den andra explosionen trodde han kanske att även patrullbåten var sänkt varför han kände sig trygg att gå upp i ytläge. Den blev emellertid då beskjuten av ptrullbåten och antagligen sänkt. -Hade jag ej haft

PAJALA 18.1.40

edra order att anlöpa Kirkwall, hade jag lagt min route mellan Island och Färöarna samt angjort Norska kusten långt norr om Statt. Då hade vi varit borta från det egentliga krigsområdet,där den tyska taktikens röda tråd tycks avra att sänka allt och alla som styr till eller från England., och vo borde med all sannolikhet kommit säkert fram till vår destinationsort.

Stockholm 29.1.40
Arnold Ericsson

Ie styrmans rapport till rederiet 7.2.40

Undertecknad avgiver härmed rapport över händelserna vid ms Pajalas torpedering 18.1.40.- Strax efter kl.13.00 GMT kallades jag av befh upp på bryggan för att biträda vid utväxlandet av signaler med en armerad Engelsk trålare som prejat fartyget.Pajala befann sig då ngr nautiska mil w Sulisker. Från trålaren fick befh order om att gå in till Kirkwall. Omkring kl.16.30 hörde jag båtsman Johnsen säga till några andra besättningsmän att han sett en ubåt om STB. Jag trodde det var ett försök av båtsmannen att skrämma några av de yngre besättningsmännen och svarade honom något liknande:" Är det en tysk ubåt får han väl med trålaren att göra." Strax före kl.17 befann jag mig i min hytt och hörde då en kraftig explosion. Det var mig strax klart att fartyget gått på en mina eller träffats av en torped. Jag sprang ut i gången och beordrade de som var dä att bege sig till livbåtarna. Efter att för ett ögonblick havaå återvänt till min hytt begav jag mig upp på båtdäcket och fick där se att nästan hela kommandobryggans BB-sida var bortsprängd.Jag gick upp på bryggan för att se om någon skadad låg kvar bland spillrorna. Ingen syntes till eller svarade på mina rop varför jag återvände ner till båtdäcket. Jag sammanträffade där med befh som upplyste mig om att samtliga som varit på bryggan kommit undan oskadade. "Det var en torped och vi har sett ubåten", svarade kapten Ericsson på min fråga om det var mina eller torped. Då fartygets huvudmaskiner fortfaramde voro igång frågade jag om någon maskiniste ville gå ner och stoppa desamma. 2e maskinisteKarlsson gick därefter ner och stoppade. Jag kunde ej se den armerade trålaren och frågade befh om vi skulle stanna kvar ombord så länge som möjligt och se om inte trålaren visade sig. Vi kom fram till att försöka sjösätta BB båt som var på lovarts sida, och om detta lyckades skulle jag med denna båt ro över på lä sida och avvakta händelseutvecklingen. Jag gick i BB. bår och beordrade dess sjösättning.Strax efter det båten tagit vattnet och taljorna lossgjorts, hörde jag ett vinande ljud följt av en fruktansvärdexplosion i Pajalas akterskepp cirka 30 meter akter om livbåten. Ingen i båten blev skadad och vi kom lyckligt klara det nu hastigare

PAJALA 18.1.40

sjunkande fartyget.Då vi kommit klara akterskeppet såg jag den Engelska trålaren styra upp mot oss. Vi rodde mot den och då vi kommit inom hörhåll ripade jag :" Are you safe for the u-boat perhaps you can take us onboard?" Svaret var ett förvånat ytrop:" Wass it a u-boat?" -Jag upprepade att det x var en ubåt som sänkt Pajala med 2 torpeder och röpade sedan att de borde söka få tag på ubåten och därefter bärga oss. Vi rodde därefter bort till den andra livbåten och försökte få en ända mellan båtarna men misslyckades Båtarna höll sig därefter i närheten av varandra. En stund senare öppnade trålaren eld mot ett för mig osynligt mål. Den sköt två skott varav det sista antagligen träffade enär jag tydligt kunde se krevaden. Omedelbart därpå försvann trålaren ur sikte i en snöby. Då sikten förbättrats och jag bränt av ett nödbloss kom trålaren styrande mot båtarna och tog upp oss. Då jag kom ombord på trålaren uppgav en officer att ubåten sänkts. Sedan alla tagits upp gick trålaren bort till den plats där ubåten förmodades vara och kastade där 4 sjunkbomber. Vi erbjöds all den komfort och vård fartyget kunde erbjuda, och fördes nästa dag in till Kirkwall. Vid samtal med chefen på trålaren hörde jag denne säga att torpedexplosionerna observerats på trålaren men att man där trodde att det var en inre explosion.

Stockholm 7.2.40
E.V.Wahlberg
Ie styrman.

2e styrmans rapport till rederiet 8.2.40

Mina iakttagelser rörande Pajalas torpedering 18.1.40 c:a 15 nutiska mil OSO North Rona ,N. Skottland. - När jag kl.13.30 GMT kom upp för att avlösa 3e styrman Lind på bryggan var det första jag fick se en armerad E. trålare med signaler hissade. Förstod då att vi blivit prejade. Var behjälplig med signaleringen. Vi erhöll order att fortsätta till Kirkwall för visitering. Av befh fick jag då erfara att vi vid avgången fårn Buenos Aires av rederiet erhållit order att angöra Kirkwall. Då resan fortsattes höll sig trålaren hela tiden som eskort på 500-1000 meters avstånd på vår STB sida. Kl.16.30 observerade jag ett förmål som jag uppfattade som en ubåt ,vilket jag med kikarens hjälp kunde helt övertyga mig om. Den befann sig c:a 30° på STB bog och gick i ytläge så att hela tornet syntes. Avstånd uppskattningsvis c:a 1,5 naut,mil. Dess kurs syntes vara 90° från vår egen. Trålaren befann sig då tvärs om STB på 500-600 meters avstånd. Enligt min uppfattning skulle ubåten i det ögonblicket ha varit i det närmaste rätt förut räknat från trålaren. Genast jag obs. ubåten blåste jag i talröret till kaptenens hytt och omtalade vad jag sett. Några sekunder senare kom kaptenen upp på bryggan och kunde också se ubåten. Sikten var då tillfälligt

PAJALA 18.1.40

ovanligt god. Då ubåten befann sig c:a 5° på STB bog kom en snöby som till sammans med den begynnande skymningen försämrade sikten. Ubåten försvann då ur sikte och gick enligt min uppfattning ner i uläge. Kapten och jag dryftade under tiden ubåtens nationalitet och kom tillden slusatsen att den måste vara Engelsk enär trålaren ej syntes ta någon notis om den. I kikaren kunde jag nämligen se att det var fler än en man på trålarens brygga och tyckte mig även se ett huvud över kanten på utkikskorgen på masten.Tidpunkt c:a 16.55. Jag kände mig dock inte riktigt lugn,varför jag gick över på bryggans BB-sida för att ev. återfå syn på ubåten. Jag hann ej mer än komma över och kasta en blick över siedan då jag fick se en torped c:a 10 meter från fartygssidan. Ögonblicket efter kom explosione på samma gång som jag flög i luften. Intrycken från det ögonblicket till dess jag slog emot räcket på båtdäckets akterkant och där lyckades klänga mig fast, är synnerligen dimmiga. Skyndade då till STB båt.Vi klargjorde båtarnas firning och räknade in manskapet.Motorerna voro då igång, varför 2e maskinist Karlsson på förfrågan gick ner och stoppade dem. Allt gick lugnt eftersom fartyget ej syntes sjunka så fort. BB-båten var på grund av lovartssidan svårare attfå i sjön,varför det bestämdes att vi dkulle vämta tills den kommit ordentligt i sjön. När den tagit vattnet och taljorna huggits urkom en endra torped som träffade vid lucka 6. Det blev då stor brådska. Vi fick lyckligt vår båt (STB) i sjön. Rodde så en bit från fartyget och svängde ner för att komma runt aktern för att bispringa BB båt om vilkens öde efter sista torpeden vi ej visste något, men anade det värsta. Vi hann emellertid ej lång förrän vi fick syn på den till synes oskadd. Vi följdes så åt att ro mot trålaren som de befann sig snett akter om det sjunkande fartyget. BB båt, som befann sig närmare, kom så nära tt ie styrman skrikande kunde meddela sig med trålaren. Några minuter därefte fick jag ,trots det tilltagande mörkret, se ubåtens torn på mycket nära håll. Båda båtarna befunno sig då i ett otrevligt läge mitt emellan ubåter och trålaren och vi rodde för att komma ur skottlinjen. Strax därefter hörde jag två skott med ett par minuters mellanrum som syntes komma från trålaren som sedan försvann ur sikte. Vi började ro och rigga till för segling.BB båt lyckades så få fyr på ett redlight och en stund senare ficl vi åter syn på trålaren som sedan tog upp oss. Sedan den kastat ut fyra sjunkbomber sattes kurs på Kirkwall. Sjö och dyning varvid tillfället grov och sikten var växlande p.g av snöbyar. Pajala var vid torpederingen fullt upplyst å både nationalitetsmärken och nationsflagg. Då jag saknade klocka är tidsuppgifterna endast ungefärliga och de angivna avstånden är endast uppskattade.

Stockhom 8.2.40

Einar Elfving
2e styrman

PaJALA 18.1.40

Urklipp Sv.D 23.1.40

Befh i telefonintervju från Leith: "Anlänt till Leith lördag afton 20.1. från Kirkwall. Det hände precis kl.17 i torsdags ,just som det höll på att skymma.Första torpeden exploderade midskepps BB och splittrorna yrde om oss på bryggan.Jag fick ett brutet revben, telegrafisten en del blessyrer. Vi började gå i de 2 båtarna. Inom 15 minuter expl. torped nr 2 i aktern och nu sjönk fartyget snabbt.Sjön gick ganska hög. Sedan hon hade sjunkit kom ubåten upp till ytan alldeles i närheten av livbåtarna.Tydlig en hade den inte märkt ett Engelskt krigsfartyg 500 meter längre bort som följt efter oss mot kontrollstationen i Kirkwall. Engelsmannen öppnade eld och det andra skottet träffade mitt på ubåtens torn. Sedan fälldes 4 sjunkbomber där ubåten setts försvinna. Det fanns ingen tvivel om vår nationalitet. Befh på krigsfartyget sade efteråt att vi var upplysta som en passagerarångare."

Utdrag ur ett P.M. på UD 5.2.40

Befh å ms Pajala,kapten Arold Ericsson, har vid besök på UD idag meddelat följande: .... (Följande är ett utdrag av div. kompletterande uppgifter) Trålarens toppfart var c:a 14 knop. Enligt befh personliga åsikt helt enkelt ofattbart att trålaren inte sett ubåten. För Pajalas befh var situationen då ubåten siktades svår, då han inte visste om han hade att göra med en tysk eller engelsk ubåt.Var den tysk kunde han inte göra någonting för att påkalla vaktfartygets uppmärksamhet t.ex genom telegrafering och kunde ej heller göra en gir, då detta vore en oneutral handling. Befh och 2e styrman såg själva torpeden (nr 1) just innan den träffade fartyget, medan utkiken sade sig ha sett luftbubblorna. Torpeden träffade i en djuptank varför fartyget sjönk sakta. SOS utsändes utan angivande av orsaken till att Pajala befunne sig i sjönöd. Livbåtarna bemannades, men befh väntade med att fira båtarna till dess fartygets fart gått ner något. Efter 10-15 minuter firades Ie styrmans båt. Den höll just på att göra loss när torped nr 2 expl. akterut.BB. - Av ubåten syntes intet på grund av dålig sikt och fallande mörker. Även befh båt firats och båtarna lämnat fartyget. Vaktfartyget kom inte upp till Pajala efter den första torpedexplosionen. Då Ie styrmans båt rotts så nära vaktfartyget att Ie styrman kunde ropa över till det, ropade han till dess befh:" Go and take this submarine first and pick us up afterwards." - Han fick till svar ett förvånat utrop:"Oh, was it a submarine?!?" En stund efter expl. nr 2 kom ubåten upp på Pajalas STB-sida helt nära befh livbåt. Från vaktfartyget varseblev man nu ubåten och sköt 2 skott varav det andra troligen träffade ubåten eftersom granaten kreverade vid endslaget. Den Engelske befh meddelade senare att han inte väntat sig att en tysk

PAJALA 18.1.40

ubåt skulle befinna sig i dessa farvatten, eftersom ingen setts där på flera månader. Befh tillade att Pajala gick fullt upplyst med belysning på samtliga målade nationalitetsmärken och på flaggan. Stora sv. flaggor var målade på däckshuset akter.

Stockholm 5.2.40

UD H vol 1361

2e styrman och 2 man hem 10.2.40

Svenska Lloyds ss Ingeborg anlände 10.2.40 till Göteborg från Leith. 7 krigsförlista sjömän samt greve Richard Hamilton hade fått medfölja. Bland sjömännen var Pajalas 2e styrman Lind, maskinassistent Petterson och Ie maskinist Dolwitz. Ingeborg kom till Norska kusten 8.2. försenad av hårt väder. Då hade en flotte från fartyget som hittats vid Engelska kusten skapat oro för fartygets öde.

UD HP 80c vol 3509 /Allmänt.

Svensk protest i Berlin 19.2.40

Tyska legationsrådet Dankworth i Stockholm upplyste 3.2.40 UD:s politiska avdelning att det enligt tysk uppfattning varit legitimt att sänka Pajala som stod under befäl av ett Engelskt krigsfartyg och i enlighet därmed finge behandlas såsom ett fartyg i fientlig eskort eller konvoj. Dankworth hänvisade till artikel 32 i Tyska Prisrättsreglementet.

17.2.4 Chiffertelegram UD till Beskickningen i Berlin ?

"Framför måndag anbefalld protest Pajala. Ni må därvid muntligen framhålla allmänna humanitära synpunkter och att sänkningen strider mot Londonprotokollet. Omnämn vidare sänkning tysk ubåt ångf. Dalarö 12.2. 130 sjömil W Tory Island resa La Plata-Malmö last linfrö utan att anlöpan Brittisk kontrollhamn ifrågasatts."

Protest framförd 19.2.40

Envoyen Arvid Richert 19.2. uppsökt chefen för politiska avd. i Auswärtiges Amt, Unterstaatsekretär dr Woermann, och avlämnat protest. Dr Woermann obekant med fallet. -"Jag förklarade till slut att jag beordrats göra energiska framställningar ("nachdrücklich vorstellig zu werden") mot de metoder för den skärpta tyska sjökrigföringen som sålunda kommit till uttryck och som i Sverige framkallat livlig indignation och oro (lebhafte empörung und beunruhigung) Woermann utlovat udersökning.

Tyskt svari Verbalnote 30.3.40

Am 18.1. versenkte ein Deutsches U-boot nördlich von Schottland ein Schwedisches als Tanker angesprochenen Schiff (som uppfattades vara ett

PAJALA 18.1.40

tankfartyg) das von einem Britischen Kriegsschiff geleitet ward Es ist anzunehmen,dass es sich bei diesem Schiff um das Schwedische ms Pajala handelte. Eine prisenrechtliche untersuchung konnte der Deutsche Kommandant nicht vornehmen, weil das geleitende feindliche Kriegsschiff mit Waffengewalt gegen das U-boot vorging. Auf die von dem Herrn S chwedischen Gesandten bei der übergabe der Note mündlich abgegebene erklärung,nach ansicht der Schwedischen Regierung sei durch diese versenkung das Londoner Ubootsprotokoll verletzt worden,muss darauf hingewiesen werden,dass von der verpfichtung zur besonderen rücksichtnahme auf die Besatzung vor versenkung eines Kauffahrteischiffs nach der bestimmungen des Protokolls die fälle ausgenommen sind, in denen aktiver widerstand gegen die anhlatung und durchsuchung geleistet wird. Dabei wird nicht unterschieden, ob dieser widerstand von dem Kauffahrteischiff selbst oder von einem geleitenden Kriegsschiff ausgeht. - Die Deutsche Regierung bedauert,unter diesen umständen den von der Königlich Schwedischen Regierung eingelegten Protest nicht als begründet anerkennen zu können und muss alle ansprüche auf schadenersatz zurückweisen.

Berlin den 30 März 1940

(Översättnig se sista sidan)

OOanstående Verbalnote med följebrev översändes av Arvid Richert till UD i Sthlm den 4.4.40, där den hemligstämplades. Originalnoten med hemligstämpel finns på SKN EIII volym 167. Auswärtiges Amts diarienummer är RS 894/40.

LASTEN.

Shipped at Buenos Aires by Nidera Argentina onboard MS Pajala and bound for Malmoe.

2064 säckar La Plata jordnötskakor (Ground nut cakes) vikt 100.000 kg för AB Karl Engström, Gävle.

2070 säckar La Plata jordnötskakor vikt 100.000 kg för Sv.Lantmännens Riksförbund i Stockholm.

4294 säckar dito vikt 202.000 kg för Foderintressentföreningen,via Sthlm

4147 säckar 52% La Plata bomullsfrökakor (Cotton seed cakes) 200.014 kg för Foderintressentföreningen, som även står som mottagare för följande: 6270 säckar solroskaksexpeller a 300.000 kg: 5156 säckar fint vetekli (La Plata Pollards) a 202.200 kg: 13504 säckar grovt vetekli (La Plata brans) a 404.100 kg: 4400 säckar La Plata majs a 274.000 kg: samt i bulk 7.384.000 kg La Plata Majs

Totalt: 35.836 säckar

Foderintressentföreningen försäkrat 9118 ton majs och foderkakor i SKN för 819484 kr genom Ocean.

PAJALA 18.1.40

Effekter:

Trots att SKN utbetalade 21902:58 för effekter finns inga listor och dylikt i mappen. Endaanknytning till effekter är en brevkopia 15.4.40 från SKN till Grängesbergsbolaget i vilken omnämns de undantag i ersättningshänseende som SKN måst göra för maskinassistent Pettrson "till vilken vi icke kunna godkänna ersättning för cigaretter till ett pris av 26 kronor,samt dels stuert J.Carlsson,beträffande vilken vi icke kunna godkänna upptagande av 30 vita rockar och 15 par vita byxor såsom berättigande till särskild ersättning i likhet med instrument,böcker odyl Maskinassistent Petterson teillerkännes sålunda ett belopp av 723:- kr och stuert Carlsson ett sammanlagt belopp av kr 793:80.Totalsumman bli alltså 21902:58 å vilketbelopp vi närsluta kvittoformulär".

Pajala var kriskaskoassurerad för 2.600.000 kr i SKN

Egna noteringar:

Pajala sänktes av U-25, Victor Schütze, 18.1.40 10 miles i bäring 72° från North Rona Island på Hebriderna.Attacken inled kl.16.25 och fartyget anges som sänkt kl.17.15 (Rohwer) U-25 hade 17.1. kl.12.55 torpederat engelska ss Polzella av Penzance på 4751 brton B.29 utanför Muckle Flugga,Shetlands.Polzella, på resa Narvik-Middlesbrough med järnmalm sjönk omedelbart och alla ombv 37 man gick med i djupet. Fartyget sattes hos Lloyds upp som försvunnet med man och allt. Samma dag 17.1. kl.14.10 sänkte U-25 6 miles N. om Muckle Flugga ss Enid av Trondheim på 1140 brton b.-24 i Moss,på resa Steinkjer-Dublin med massalst.Besättninger undkom i de två livbåtarna. -Den 22.1 prejade och sänkte U-25 220 miles W Scilly Islands ss Songa av Bergen på 2589 brton som bar på resa från Philadelphia till Amsterdam med värdefull styckegodslast av tenn,koppar, kaffe, bomull, bönor och bildäck. Songa sjönk på N.49° 20′- W.13° 06′. De 24 ombv undkom i båtarna och infördes av en trålare till Irland.

Den första torpeden som träffade Pajala gick in om BB i djuptank 4 på förkant av bryggan. Vid explosionen regnade vatten och spillror över bryggan och fördäcket, BB bryggvinge och radiohytten raserades varvid telegrafisten skadades och fartyget krängde hårt STB. Den andra torpeden träffade akterut om BB och gick rätt igenom fartyget innan den exploderade om STB. Då Pajala sjönk med aktern före reste sig förskeppet vertikalt och gick dånande och väsande ner i djupet i en häxkittel av brottsjöar och vrakgods. Enligt pressuppgifter flöt olja och spillror upp efter sjunkbombsattacken, men kan ha härrört från Pajala. Ingen tysk ubåt sänktes i januari 1940 i dessa farvatten.Däremot sänktes

PAJALA 18.1.40

den 21.2.40 u-53 av sjunkbomber ej långt från den plats där Pajala blev torpederad, och den 25.2.40 sänktes U-63 men mycket längre ut till havs, öster om Orkney (Se Santos 24.2.40)
Den 2.2. kom 15 man från Pajala till Stavanger med DFDS ångare HROAR från Tyne. Hroar på 1400 brton gick ut från Tyne i sällskap med samma rederis ss Vidar på 1350 brton B,1915 som den 31.1 sprängts av en fruktansvärd explosion midskepps kl.19.50. Hroar kunde endast bärga 8 av de 23 ombv. Vidar och Hroar gick 300 meter ifrån varandra, fullt upplysta med strålkastarbelysta nationalitetsmärken. Från Hroar hördes motorbuller från flyplan och spårljusammunition ritade glödande streck i mörkret varför Vidar torde ha sänkts av tyskt bombflyg.Hroar sökte i 4 timmar efter överlevande innan resan fortsattes.

Den Brittiska kontrollbasen i Kirkwall stängdes i slutet av maj 1940. Det fanns ingen fartygstrafik att kontrollera sedan tyskarna besatt Norge,Danmark,Holland,Belgien och Frankrike och skurit av Sverige från yttervärlden.

HISTORIK

Lastmotorfartyg på 6865 brton byggt 1924 vid Götaverken av stål 10480 ton dw L.127,7 B.16,8 Tillhöribt Red AB Grängesberg-Oxelösund (M.Waldenström) i Sk Stockholm .Sjösatt 18.8., lev 25.10.24. Systerfartyg till Nuolja,lev.29.12 1923.Pajala var Götaverkens elfte leverans till Grängesbergsbolaget. Sluten shelterdäckare med vertikal stäv och elliptisk akter, kort back, 4 för-och 2 akterluckor med maskin och däckshus något akter om midskepps. Två master samt mellan förluckorna 3 och 4 ett par bompålar. Manskapsinredning i poopen Elektriskt däcsmaskineri. 2 st Götaverkens B.& W.-motorer om 2600 ihkr. 3 el.generatorer om vardera 95 ehkr. Ny typ av patentdävertar från AB Auto-davit (Handkraft ej behövlig vid utsvängning av båtarna annat än mot en slagsida på mer än 7 grader. -1931 räddade Pajala i Gävlebukten de 6 ombv på skonerten Valdemar som sprungit läck och sjunkit. Befh sedan 1930 kapten Arnold Ericsson, fram till sista resan 1940.

Stockholm den 17 april 1940.
Överlämnas jämte bilaga till
Advokaten Henriques, Statens Krigsförsäkringsnämnd, för kännedom.

Chef för Politiska Avdelningen.

vskrift.

ysk svar på protesten mot
Pajalas" sänkning.

Berlin den 4 april 1940.

Nr 436

HP 80. 1 bil.

Till Hans Excellens Herr Ministern för Utrikes Ärendena.

Tyska utrikesministeriet har genom i genomslag bifogade verbalnot den 30 nästlidne mars besvarat den note av den 19 februari 1940, vari ja jämlikt instruktion framförde svenska regeringens protest mot sänkandet av motorfartyget "Pajala". I noten utsäges följande:

"Den 18 januari sänkte en tysk undervattensbåt norr om Skottland ett svenskt fartyg, som uppfattades vara ett tankfartyg; det konvojerade av ett brittiskt krigsfartyg. Antagas kan, att det härvid var fråga om det svenska motorfartyget "Pajala". En prisrättslig undersökning kunde icke företagas av den tyske fartygsbefälhavaren, enär det konvojerande fientliga krigsfartyget använde vapenmakt mot undervattensbåten.

Med anledning av den av svenske ministern vid notens överlämnande muntligen avgivna förklaringen, att enligt svenska regeringens åsikt Londonprotokollet angående krigföringen med undervattensbåtar blivit kränkt genom sänkningen, måste uppmärksamheten fästas därå, att enligt protokollets bestämmelser de fall, då aktivt motstånd göres mot prejning och undersökning, äro undantagna från skyldigheten att taga särskild hänsyn til besättningen före sänkandet av ett handelsfartyg. Därvid göres ingen skillnad, beroende på om detta motstånd utgår från själva handelsfartyge eller från ett konvojerande krigsfartyg.

Tyska Regeringen beklagar att under dessa omständigheter icke kunna erkänna den av Kungl. Svenska Regeringen framförda protesten såsom grunda och måste tillbakavisa alla anspråk på skadeersättning".

(undert.) Richert

FOXEN 18.1.40

PÅ RESA GARSTON - GÖTEBORG MED KOLLAST SPRÄNGTS ITU KL 20.45 85 SJÖMIL OtS PENTLAND SOUND. ENDAST 2 JUNGMÄN ÖVERLEVT AV 21 OMBORD, RÄDDADE SVÅRT FÖRFRUSNA FRÅN VARSIN FLOTTE AV NORSKA SS LEKA OCH MS BOREAS.

FOXEN 18.1.40

Rapport:

Avgick Garston 15.1.40 destinerad till Göteborg. Rumslast av 1719 engelska tons kol. Djupg obekant. Medeldjupg. på SF i salt vatten 4,62 ms 19 ombv.

18.1.40 kl.20.45 c:a 85 sjömil OtS Pentland Sound sprängdes i två delar och sjönk omedelbart. 2 personer hittills räddade. Obetydlig vind och sjö Klart väder med månsken. 2e styrmans vakt. Utkik på bryggan.

SS FOXENS krigsförlisning i Nordsjön den 18.1.40

Fartyget passerade Pentland Sound den 18.1.40 kl 11.15.fm, och styrde sed kurs OtS mot Norska kusten.Omkring kl.2045, då fartyget hunnit c:a 85 sjö mil från Pentland, inträffade en ytterst häftig explosion midskepps,varvid fartyget klövs i två delar. Vädret var lugnt med klar sikt och månske Den räddade jungmannen, Karl Gösta Alfredsson, som vid tillfället gick utkik på bryggan ,uppger att explosionen tycktes ha träffat fartyget rakt underifrån,och har fartyget enligt hans mening blivit minsprängt. Av det oerhörda lufttrycket vid explosionen kastades Alfredsson c:a 60 meter ut från fartyget åt STB-sidan. Då han omtöcknad kommit uppp till ytan,upptäckte han i mänglittret en flotte i närheten,vilken vid explosionen kastats åt samma håll som han själv, och lyckade han ta sig upp på denna flotte. Då han kommit upp på flotten såg han att fartyget sjönk och uppskattar tidrymden från explosionen tills fartyget sjönk till 1½ minut. Alfredsson uppfattade under tiden rop och skrik från sina kamrater, av vilka en del troligen tagit sig upp på den andra flotten som fanns ombord Meddelst den på flotten befintliga signallampan signalerade Alfredsson till den andra flotten och fick även svar, men då han ej var kunnig i moresignalering kunde han ej uppfatta deras meddelande. Alfredsson uppger sig sedan ha svimmat av då han var starkt medtagen efter luftfärden och blödde näsblod häftigt. Då Alfredsson sedan vaknade till medvätande kunde han ej upptäcka den andra flotten. - Vid olyckstillfället fördes befälet av 2e styrman Leif Olsen, och matros Einar Jacobsson stod till rors. Befh var just på väg ner från bryggan då explosionen inträffade. Vakt i maskin hade 3e maskinist Karlsson och eldare Bertil Karlsson. Frivakten hade troligen befunnit sig i sina hytter midskepps respektive i skansarna akterut. Sjögången var obetydlig. Några övervattensminor eller krigsfarty voro icke synliga vid tillfället. -Alfredsson uppger att de ombord befintliga flottarna stodo osurrade på lucka nr 2 respektive lucka nr 4. Alfredsson uppger vidare att då han började sin vakt kl 19 såg han akter om STB en annan ångare som han enligt nationalitetsmärkens uppfattade som Dansk. Denna ångare hade strax före olyckstillfället passerat Foxen på ett avstånd av c:a 400 meter om STB. Då Alfredsson kommit uppp på flotten syntes det honom som om den nämnda ångaren stoppat, vilket gav honom den

FOXEN 18.1.40

uppfattningen att ångaren möjligen räddat hans kamrater. Alfredsson hade även försökt signalera till den danska ångaren men ej erhållit något svar. Samtidigt såg han en del vrakspillror från Foxen, såsom kaggar, plankstumpar mm - Alfredsson blev sedan söndag den 21.1 omkring kl 04 räddad av norska ss Boreas som införde honomtill Bergen, varifrån han reste till sin hemstad Karlstad. Sluligen uppger Alfredssonatt någon ändring av besättningen inte förekommit sedan fartyget lämnad Göteborg i slutet av december.

Riktigheten av ovanstående uppgifter bestyrkes
Karlstad den 24 Januari 1940
Gösta Alfredsson
Jungman
Adress;Kvarnbergsgatan 46
Karlstad.

Kungl. Utrikes
Departementet

Ink.komm.koll
Dn:r 452
25 jan.1940

Avskrift

Överlämnas av kungl.Utrikesdep till KK, Sjöfartsbyrån, för känndom samt med förmälan att rederiet härom underrättas.
Stockholm 24 Januari 1940
J.Setterwall
Chef för Byrån för Arvs -och Ersättningsärenden.

P.M.

Marinledmingen har per telefon meddelat följande:
Norska Marinsatben har per telefon till marinledningen inberättat att ett t[illegible]legram ingått från norska ångf. Leka av innehåll att fartyget från en i Nordsjön drivande flotte bärgat svenske sjömannen Stig Bergström,tillhörande besättningen å ångf. Foxen. Sistnämnda fartyghade -enligt uppgift av B[illegible]gström - förolyckats genom minsprängning utanför nordöstra Skottland den 18 innevarande månad kl 3 e.m. På den flotte från vilken Bergström bärgats, hade ursprungligen befunnit sig ,förutom Bergström, åtta man, vilka samtliga omkommit.

Stockholm den 24 januari 1940
J.Setterwall

Sjöförhör inför Rådhusrätten i Karlstad fre. 26.1.40

På rederiets begäran avhållits med jungman Alfredsson.
Sakkunniga:Hamnkapten J.Österberg & sjökapten Hjalmar Dahlström
Inspektör Gustaf Kylberg för rederiet.

Alfredsson: Tillagt sin rapport att han vid explosionen stått på BB-sidan, att han icke iakttagit den andra flotten samt atthan inte vaknat upp från svimningen förrän " bortåt morgonen".

FOXEN 18.1.40

På sakkunnigas fråga om inte en torped kunnat orsaka explosionen,svarade alfredsson , att det enligt hans uppfattning inte kunnat vara.en torped. Han borde i så fall ha sett torpedstrimman. Sikten var så klar att en driv mina bort kunnat siktas på 500meters avstånd. A. ansåg sabotage uteslutet. LAstningen skett i en militärt bevakad hamn och endast personer med sär-skilt tillstånd hade kunnat komma ombord. På frågan om det funnits mat på flotten svarade han attdetfunnits bröd, konserver och färskvatten,men flotten hade blivit delvis sönderslagen,varför endast en burk med bröd funnits kvar. Han visste inte om flotten varit utrustad med yxor. I varje fall hade det inte funnits någon yxa när A, kommit upp på flotten. I synne het flottens mittparti hade blicit skadat. -På frågan om inte Alfredsson kunnat kasta flottens livboj till någon av de nödställda, svarade Alfredss att livbojen varit fastsurrad på den sida av flotten som kommit nedåt, vilket gjort den oåtkomlig. -Under lastningen hade flotten legat dels i vattnet och dels stått påkant på däck. -Alfredsson tillade att han var övertygad om att man från den andra flotten hade signalerat efter morse-system.Han höll förtroligt att matros Jacobsson inte varit kunnig i morse-signalering. - Det fanns inte raketer eller "livbojslyse" på flottarna.

Kylberg upplyste att till Foxen i sept-okt 1939 levererats 4 yxor, med all säkerhet avsedda för flottarna. På övriga Ahlmarksbåtar fanns väl fast-surrade yxor på flottarna.

CREW LIST

+Befh P.H.Ingemund Ling-Vannérus,Jakobsdalsgatan 9,Gtbg, 25.4.97 (21.12.39)
+Ie styrman Karl Amandus Abrahamsson,Carnegiegatan 7,Gtbg,5.7.88
+2e styrman Leif Olsen, Valdemar Thranes Gate 42,Oslo, 21.1.98
+Ie maskinist Axel Emil Gustafsson, Nordhemsgatan 44,Gtbg, 14.3.85
+2e maskinist Axel E.Kruse, Otterbäcken, 3.12.04
+Stuert Gross Julius Urban Holmgren,Larmgatan 44,Kalmar,2.7.88
+Kock Arne L.Tärnler, Berget 160B,Karlstad,13.10.20 (Ende sonen).
+Mässuppassare Carl W.Karlsson,Bergsgatan 4,Mölndal, 17.5.20 (bror ti 3e mask
+3e maskinist Helge Kristoffer Karlsson, -"- , 23.9.08 (Mässupp. bror
+Matros Gunde Oscar Valentin Jakobsson,Älvviksgatan 13,Karlstad,17.1.22
+Matros Einar Gustav Ferdinand Jakobsson, -"- -"- , 31.10.14-bröder
+Lättmatros Malte G.Bergström,Herregården,Karlstad,16.2.11 } Bröder
Jungman Stig H.Bergström , -"- -"- , 11.10.12 }
Jungman Karl Gösta Alfredsson, Kvarnbergsgatan 46,Karlstad,16.7.11
+Jungman Karl Johan Lindell, Järnvägsgatan 3,Karlstad, 26.12.20
+Eldare Gustav W.Tholin,Döbelnsgatan 9,Borås,31.8.07
+Eldare Nils B.Karlsson, Solhem, Götetorp,Skoghall,26.6.16
+Eldare Frithiof Adolf Oscar Nith, Marpis,Fårö, 14.2.16
+Lämpare Stig A.Andersson, Fjärstadsgatan 4,Karlstad, 31.1.21

FOXEN 18.1.40

Den andre överlevande:

Till KK inkom 17.2.40 från Generalkonsulatet i London avskrift av från vicekonsuln i W.Hartlepool mottagen redogörelse som lämnats av sjömannen Stig Bergström rörande Foxens förolyckande:" Bergström bärgades från en flotte den 21.1 av norska ss Leka och infördes till West Hartlepool, där han nu vårdas å sjukhus för de frostskador han ådragit sig under de 4 dygn han drivit omkringgpå flotten i öppen sjö." heter det i följebrevet,daterat London 2.2.40 och u-tecknat E.G.Sahlin.

Bergströms redogörelse

Avskrift Hartlepool's Hospital
den 1 febr. 1940.

Den 18 januari kl 21 ungefär 80-100 miles från Pentland Islands inträffade en våldsam explosion.Förutom mig befunno sig vid tillfället för expl. följande besättningsmän i skansen akterut: lättmatros Malte Bergström, lämpare Stig Andersson,Eldare Tollin, en eldare hemmahörande på Gotland samt matros Gundy Jakobsson vilken hade vakt men för ögonblicket befann sig i skansen. På bryggan hade 2e styrman Olsen vakt jämte jungman Gösta Alfredsson från Karlstad, matros Einar Jakobsson,som stod till rors,samt ovan nämnde Gundy Jakobsson. När explosionen inträffade sprungo vi som voro i skansen omedelbart upp på däck och satte oss på den flotte som låg på 3ans lucka. Till samma flotte kommo även kocken, mässpojken,matros Einar Jakobsson och jungman Lindell. De voro alltså 10 man på denna flotte.Av de övriga ombord syntes eller hördes ingenting. Troligen dödades några vid explosionen och de andra hunno antagligen inte göra något för sin räddning då båten sjönk inom loppet av ett par minuter. På flotten omtalade matros Jakobsson att 2e styrman och jungman Alfredsson skulle försöka få ut en livbåt.Detta lyckades troligen inte. Den flotte som vi 10 besättningsmän befunno oss på hade allvarligt skadats vid explosionen. Underredet hade sprängts sönder varvid de båda vattentakarna förstörts och större edelen av provianten fördärvats.Det enda som kunde användas var några burkar konserver. En stund efter det Foxen sjunkit anlände ett annat fartyg till olycksplatsen.Det gick runt flotten flera gånger.Vi ropade och vinkade,men det okända fartyget kunde inte upptäcka oss i mörkret. Omedelbart efteråt hörde vi någon ropa på hjälp, men vi kunde inte uppfatta varifrån ropet kom. Det var oerhört kallt på flotten och de våta kläderna och filtarna kunde inte ge mycket värme. Tidigt på fredagsmorgonen 19.1 hade kocken,mässpojken och lämpare Stig Andersson frusit ihjäl.Samma morgon klagade eldare Tollin över att han var törstig.Trots varningar drack han av saltvattnet, blev sinnesförvirrad och hoppade överbord. Strax efterår dog eldaren från Gotland. Lördag morgon 20.1 var ytterligare tre döda, Malte Bergström (min bror),Karl Lindell och Gundy Jakobsson. På lördag kväll dog Einar Jakobsson.

FOXEN 18.1.40

Vid fyratiden på söndag eftermiddag den 21.1 fick jag se ett fartyg. Det var ss Leka. Med en tygbit på en stång signalerade jag åt fartyget som ävenuppmärksammade flotten. ssLeka lade till vid flotten,en lina skickade ner med vilken jag gjorde fast och med uppbjudande av mina sista krafter kunde jag klättre uppför lejdaren ombord på det norska fartget.

Stig Bergström.

-sg.

Härmed intygas att denna förklaring avgivits av och undertecknats av Stig Bergström.

Svenska Vice-konsulatet i W.Hartlepool den 1 febr 1940.

John Metcalfe

Vice-konsul.

KK Memorial 20.2.40

...Orsak: Den vid sjöförklaringen hörde jungmannen Alfredsson synes hava varit av den uppfattningen att fartyget stött på en förankrad mina.

Ex officio

Bo Bergström

UD R-91 Jungman Stig Bergström (Ex Foxen) hemsändes med Aerotransport från Shoreham till Malmö, en dyrbar möjlighet för krigsförlista att komma välbehållna hem som UD tvingats anlita efter Santos-katastrofen den 26.2.40 .Denna möjlighet att flyga hem stoppade den 9.4.40 då tyskarna gick in i Norge. UD tydligen endast haft planer på attflyga hem Bergström för de facto kom han till Gtbg först den 10.7.40 som konsulatspassagerare på marinens Patricia som hade 116 passagerare från England ombord och åtföljde de fr Italien av marinen inköpta jagarna Romulus, Remus,Puke och Psilander. (Se telegrammen sid 6.)

UD Hp 80c 3512

Brev 24.1.40 vicekonsulatet i W.Hartlepool till Generalkonsulatet i London.

"I beg to inform you that the swedish seaman Stig Bergstroem from swedish ss Foxen has been landed here today by norwegian ss Leka who saved him from a raft in the North sea.Bergstroem has been conveyed to hospital, suffering from frost bite in both feet. He reports there 9 other crew members died on the raft and the bodies have not been recovered.Bergstroem cannot give any information regarding the remaining crew,19 men. He has not been able to give me satisfactory report today of the names of the other 9 men who were on the raft with him.He is resting today and

FOXEN 18.1.40

I am seeing him again in the morning when I hope to get more information. During the day I received telegram from Ahlmark & Co in Karlstad asking for all possible information and I have telegraphed them in accordance with the above. It appears to me Ahlmark would first get the information from the owners of the Leka.

John Metcalfe
Vice-konsul.

Brev nr 2 från ovanstående till Generalkonsulatet i London 25.1.40

" Further to my letter of yesterday,I have today sent following telegram to Ahlmark & Co, Karlstad:

"Bergstrowm feet condition fair stop following nine members crew died Berstroem raft Gundy Jacobsson Einar Jacobsson Malte Bergstroem Kalle Lindell Stig Andersson fireman Tollin fireman from Gotland known onboard as Estlander cook name unknown messboy christian name Walte brother to 3d engineer."

Bergstroems condition today is considered to be fair ,but for the present it is impossible to state how long he is likely to be there.The hospital have hopes his feet will respond to treatment."

Your obedient servant
John Metcalfe

Telegram London till UD 26.3.40

"119 Bergstroem ex Foxen soon leaving hospital stop wire instructions repatriation = Sw.Consulate General =

Telegram UD till London 27.3.40

" 50 yours 119 Foxen arrange repatriation air stop air ticket to be paid Stockholm Aerotransport =Ministry Foreign Affairs =

(Not:Ahlmarks har förklarat sig berett att betala skillnaden mellan hemtransportkostnaden med flyg repektive fartyg.)

Egna noteringear: Sannolikt kom den 9.4.40 ivägen för planerna med flyg från Shoreham. Se sid 5

SKN EVII 42

LASTEN

1719,15 ton kol från Garston till Kristinehamn för Billners Kolimport AB
Lasten assurerad för 51.650:- kr

SKN 17.2.40 till Billners betalat 44710:54
SKN 22.2.40 till Ahlmarks för frakten betalt 72081:45

Totalt: 116.791:99

Foxen var enligt UD HP80c vol 3509 krigskaskoassurerad för 537.500:- kr

FOXEN 18.1.40

Ahlmarks telegram fm 22.1.40 till SKN Krigsrisk:

"Krigsförsäkringspoliser 3809 och 4435 beklagar ångaren Foxen enligt uppgift sprängd Nordsjön."

Ahlmarks i brev till SKN 22.1.40

"Vi erhöllo sent igårkväll ett telefonmeddelande från Valdemar Skogland A/S i Haugesund att de blivit underrättade per radio från sin ångare Boreas att denna på lat.N 59 15'- Long.0 0040' bärgat en flotte från ss Foxen med jungman Gösta Alfredsson ombord.Boreas har under natten inkommit till Haugesund och skulle Alfredsson höras inför svenske konsuln i Bergen under dagens lopp."

Inga effektlistor

Fåå de två överlevande finns inga effektförteckningarmpå SKN EIII .
Det enda som specificeras är ettkrav från Ie styrman Abrahamssons änka på ersättning för makens Zeisskikare, inköpt för 2 år sedan i Rotterdam och värd 450:- kr i Sverige. Dessvärre inget kvitto kvar.
17.2.40 skrev Ahlmarks till SKN att änkan godkänner de 250:- kr SKN erbjudit som ersättning förkikarem.

Egna noteringar:

Rohwer anger Foxen som sänkt den 18.1.40 på N.58 52'- W.00 22',"enligt engelska uppgifter av en torped, enligt svenska uppgifter av en mina. Foxen kan ha sänkts av U-55,Werner Heidel, som aldrig återkom till sin bas (nicht zurückgekehrt), men troligare är att ångaren sprängdes i norra änden av engelska flankminspärren." -Lloyds War Losses har för Foxen noterat "torpedoed" men motsvarande tysk sänkningsrapport finns ej.

Foxen sprängdes i 2 delar och för-och akterstävar reste sig någon minut efter explosionen rakt upp och försvann i djupet med 8 man som alla befunnit sig midskepps. Endast jungman Alfredson undkom med livet rån midskeppet, slungad c:a 60 meter bort från far--tyget i explosionsögonblicket. Trots atthanblivit halv bedövad och var tungt klädd i vinterrock och stövlar för sin utkikspost,lyckades Alfredsson ta sig upp påa flotte som slungats iväg från fartyget och slagit ner strax intill honom. Han hörde rop och skrik runt omkring sig och tyckte att han skymtade 2e styrmans ansikte några famnar från sig när han ännu låg i vattnet. Med en signallampa blinkade han i riktning mot den andra flotten med några man som drev i mörkret i närheten,men han kunde inte tyda svarsblinkningarna och förlorade strax därpå medvetandet. Vaknade til liv igen först fredag morgon 19.1. Flotten var delvis sönderspränqd och färskvattenstanken borta liksom nästan all proviant. Det som återstod var

några burkar corned beef och en påse kex vars innehåll förstörts av saltvattnet. Burkarna fick han öppna med en spik och skar därvid sönder händerna. Flotten överspolades och kylan i förening med det iskalla vattnet under de 81 timmar han drev på flotten gjorde att han förfrös sina fötter. Händerna kunde han värma vid stormstickor och förlorade endast känseln idem. Mestadels låg han medvetslös eller i halvdvala, fastsurrad med sin i strimlor skurna vinterrock för att inte spolas överbord. Långa stunder var han helt borta och fick syn på Boreas lanternor vid 04-tiden på söndagen (21.1.) jjust som han vaknat efter att ha drömt att en kamrat räddat honom och på förfrågan sagt att klockan var fyra. Klockan var faktiskt fyra. Han var så kraftlös att han orkade resa sig endast på ena armbågen och blinka med den ficklampa han haft på sig i rockfickan. Lampan räddade hans liv. Livsgnistan var så tynande då han räddades av Boreas att endast några timmar till på flotten skulle ha kostat honom livet. På den andra flotten frös 9 man ihjäl under motsvarande tidrymd som Alfredsson låg ensam på sin flotte. Ombord på det norska fartyget gjordes allt för att få ynglingen tillbaka till livet och det gick att rädda hans förfrusna fötter. Boreas kom in till Bergen kl.15 måndag 22.1 där Alfredsson fördes till sjukhus, sedan han bekräftat katastrofen vid telefonsamtal med rederiet i Karlstad. Redan fredag 26.1. var han hemma i Karlstad igen. - Stig Bergström med 9 kamrater rusade vid explosionen från skosen akterut till flotten på lucka 3 och kastade sig upp å den, samtidigt som vattnet strömmade in över däck och flotten flöt klar akterskeppet som reste sig med aktern rakt över flotten innan det försvann i djupet. Nödrop och dch skrik hördes i mörkret, men det fanns ingenting att manövrera flottenmed och man kunde inte se någon av de nödställda. Flotten, som var mycket djup, hade endast 6"fribord var skadad och överspolades oavbrutet. De filtar och rockar som fanns på den var genomblöta och enda proviant var några burkar corned beef som måste bändasupp med spikar, varvid händerna revs blodiga. Stig hade en yllegensare på sig och tror att den blev hans räddning i kylan. I gryningen den 19.1. låg den 19-årige kocken Tärnler och den 29-årige mässuppassaren Carl Carlsson ihjälfrusna i sittbrunnen och en av de andra, som deltagit i Spanska inbördeskriget, fick uppdraget att lämpa liken överbord. Ytterligare 7 av kamraterna spolades överbord undan för undan sedan de frusit ihjäl. Lämpare Stig Andersson frös ihjäl samma fredagsmorgon och eldare Tollin drack saltvatten vilket gjorde honom så omtöcknad att han kastade sig överbord. De levande sökte hålla modet uppe med sång, men låg mest i halvdvala. Strax efteråt dog eldaren Nith från Fårö. Lördag morgon 20.1 var ytterligare tre döda. Den äast siste som försvann var Stigs broder Malte Bergström vars krafter avtagit alltmer

FOXEN 18.1.40

trots att Stig försökt hålla honom varm. Han gick överbord medan Stig slumrat till ett ögonblick. Stig såg apatisk sin brors uppsträckta vänstra hand-intill flotten,hörde ett nödrop och såg honom sjunka utan att själv orka reagera. Den siste kamraten, matros Einar Jakobsson, dog lördag kväll den 20de januari. Söndag morgon 21.1.såg Stig en trålare på bara 50 fots avstånd från flotten (150 meter) men orkade inte röra sig och på trålaren trodde man antagligen att flotten var tom. Då han vid 16-tiden på söndagen såg ss Leka av Oslo kravlade han sig upp på knä och viftade med en tras på en stång tills han föll ihop under böner att de måtte ha sett honom. Han hörde ångarens siren tjuta och förstod att räddningen var på väg. Sedan kände han bara att han halades upp... Strax innan hade han i sin törst smuttat lite på saltvattnet, och var mer död än levande då han bars ner under däck. Hela natten till måndagen 22.1 låg han i yrsel och ropade på sin bror och sina kamrater,berättade Lekas befh.Otto Petersen. Den 13.1 hade Leka räddat 4 man från ss Manx av Fredrikstad som på resa W.Hartlepool-Drammen med kollast torpederats i samma farvatten som Foxen. Manx sjönk på N.58 30′- O.1 35′och tog 13 man med sig. 2 man togs upp av norska ss Iris. - Stig Bergström fördes till sjukhus i West Hartlepool vid Lekas ankomst dit onsdag 24.1. Han var illa frostsakad och fick kvaligga i flera månader. Kom först 10.7.40 till Göteborg med Patricia. (Se sid 5) -SS Leka av Oslo överlevde kriget och kom hem igen till Oslo i juni 1945. Den 22.5.40 hade hon från Calais räddat 1225 flyktingar över till England. -

Sorgehögtid i Karlstad 4 februari 1940

4.2.40 hölls i Karlstad domkyrka en sorgehögtidlighet till minnet av de 6 Karlstadbor som omkommit med Foxen. Kyrkan var fylld till sista plats. Dompros Svenaeus höll betraktelsen med utgång från Davids 68de psalm,23 versen,"Utur haves djup villjjag saliga hämta..." Direktör Bror Petterson nedlade en krans vid den tomma katafalken i koret och sade:" Till dessa våra tappra medhjälpare , som stupat på sin post under utövande av sitt yrke och fullgörande av sin plikt för att även under kriget möjliggöra vårt lands försörjning med nödvändiga varor, ber jag att få uttala rederie varma tack.Förvisso voro ni medvetna om de stora risker som äro förknippad även med fredlig svensk sjöfart i dessa farofyllda tider,men ni läto eder icke hindras därav, utan följde eder kallelse att fortsätta.Jag hoppas att edert offer icke gjorts förgäves.Frid över ert minne."

Foxen var Ahlmarks första krigsförlust. Det blev flera. SS Indus togs av tyskarna i Bergen april 40. ss MAngen torpederades 21.12.40 varvid 8 man dödades. Aspen bombades i samk 14.7.41 varvid 2 man omkom. Den 28.7.43 sänktes Gapern under en bombraid mot Hamburg och en matros drunknade under försök att simma till land.

FOXEN 18.1.40

Fartygets historik:

Lastångare på 1308 brton byggd 1920 i Stavanger av stål (Ex Askö:Patria) L.73,2 B 11,3 Tillhörig O.F.Ahlmark & Co (Bror Petterson) i Karlstad ett redrei grundat 4.10.1887 i Karlstad och ombildat till AB 1917. Inköpt febr 1939 som Askö från D/S A/S Heimdal i Köpenhamn för 16000 pund. Byggd 1920 som Patria för Madsen & Jespersen i Stavanger och såld till Köpenhamn 1926 med namnbyte till Askö. 840 ihkr triplemaskin. - Foxens befh Ling-Vannerus var den 4.12 1916 elev på barkskeppet Senta av Göteborg då hon torpederades 6' syd Ryvingen på resa Göteborg-Belagoa Bay med 441 stds virke. De 18 på Senta räddade sig i båtrna och togs upp av ss Mia av Stavanger.

FLANDRIA 18.1.40

ENDAST 8 ÖVERLEVANDE AV 44 DÅ " FLANDRIA" OCH " PATRIA" TORPEDERADES MED EN TIMMES MELLANRUM I SÖDRA NORDSJÖN AV WOLFGANG LÜTH´s U-9 OMKRING MIDNATT. FLANDRA GICK NER INOM 25 SEKUNDER EFTER EXPLOSIONEN MIDSKEPPS.

FLANDRIA 18.1.40

Kungl.Svenska Konsulatet,Amsterdam,24.1.40 till KK,Sthlm

Sedan det i fartygsregistret under nummer 3320 införda svenska ångf Flandria av Göteborg den 18 innevarande månad på resa Göteborg-Amsterdam i Nordsjön minsprängts, varvid blott fyra underordnade av besättningen äro räddade och landsatta i Amsterdam, har jag ej ansett att sjöförklaring härstädes kunde avläggas. Tre överlevande svenskar ha av mig igår med järnväg hemsänts till Göteborg. Jag har emellertid hört de överlevande angående orsaken till förlisningen o får härmed vördsamt överläna avskrift av protokollet som med anledning härav upprättats.

J.E.Rosenberg
Kosnul.

KONSULNS RAPPORT

Söndag 21.1.40 hade konsulatet i Amsterdam erhållit meddelande från vice-konsulatet i Ymuiden att 4 överlevande från ss Flandria,tillhörig Förnyade ÅngfartygsAB Götha i Göteborg, dae räddats av norska ss Balza och nu voro på väg till Amsterdam. Sammaddag kl.15 infann sig konsul J.E.Rosenberg ombord och naträffade där timmermannen Sven Oscar Bernts son ,Gullholmen, lättmatros Bengt Wallman,Ljusdalen, Jungmannen Gustaf Leonard Wentzel Johansson,Göteborg och den sedan 1936 i Göteborg boend statslöse f.d. ryske eldaren Iwab Wlasow, född 10.9.11 i St.Petersburg -Timmermannen S.O.Berntsson berättade då i befh å norska ss Balzac och de tre övriga räddade männens närvaro att ångfartyget Flandria,fört av sjökapten Albert Rönne,den 14.1.40 avgått från Göteborg destinerad til Amsterdam med en besättning av 21 man och last av styckegods. På grund av de dåliga väderleksförhållandena lämnade fartyget den 17.1 Mandals redd och fortsattes resan utan att något anmärkningsvärt inträffade. Strax före kl.24 torsdag 18.1 , då jag skulle begiva mig till bryggan för att överta vakten som rorsman, inträffade en fruktansvärd explosic i midskepps av fartyget,varigenom bryggan,däckshuset och skotten för-svunno ,livbåtarna, pappersbalar, gatsten och spillror flögo i luften och någon tid att sätta ut någon båt, om denna funnits kvar,fanns ab-solut inte. Ett par sekunder senare uppstod återigen en explosion och fartyget sjönk inom 25 sekunder.Jag kastades i sjön på flotten och sam under kort tid och klättrade upp på en av de 2 flottar vilka befunnit sig ombord, en flotte på akterskeppet och en på förskeppet. Det lyck-ades även 3 av mina kamrater att klänga upp på flotten.Vi hörde några nödrop men kunde inte uträtta någonting. Det var mycket mörkt, av far-tyget syntes inte något mera och vi voro genomvåta i kylan. På flotter fanns visserligen åror , men man kan inte manövrera med en flotte,så vi kunde inte komma till hjälp. Flotten var väl urtusted med olje-

FLANDRIA 18.1.40

kläder, lanternor, hårt bröd mm men vattentanken hade skadats och något färskvatten fanns inte kvar. Ett par gånger hade fartyg passerat men tyvärr inte upptäckt oss. Då vi drivit omkring 48 timmar på flotten hade ss Balzac den 20.1 strax före midnatt iakttagit våra ljussignaler och tagit oss ombord i detta fartyg,där vi på det hjärtligaste blevo mottagna. Då jag skulle överta vakten på Flandria skulle jag avläsa loggen och befann sig fartyget då c:a 100 mil från Ymuiden. Denna uppgift vitsordades av befh på Balzac, sjökaptenen Aage Wilhelmsen, som meddelade att han på detta avstånd också anträffat flotten. Jag antager att de övriga 17 personerna ombord i Flandria, varibland befh, ha omkommit. De tre andra överlevande instämma i alla delar med timmerman Berntssons uppgifter.

Kungl. Sv.Konsulatat i Amsterdam
21 januari 1940

J.E.Rosenberg
Konsul.

Rederiet i Göteborg 29.1.40 översänt till KK:

Rapport om sjöolycka

Avgick Göteborg kl.7.30 14.1.40 destinerad till Amsterdam.Rumslast av 425 ton gatsten, 460 ton papper och 190 ton styckegods.Ingen däckslast.
Djupg F.41 dm - A.51 dm. 21 ombv.
Totalförlisning genom minsprängning kl.23.57 den 18.1.40 å lat.N 54 0' O. 3 40'. Klar sikt, labrr vind,dyning. 2e styrmans vakt. Utkik på bryggan.
17 man ljutit döden. Ingen skadats.

Göteborg 29.1.40
Oscar Berntsson
Timmerman.

Utförlig framställning av händelsen:
Alla skeppshandlingar förlorades vid fartygets undergång och nedanstående bygger på de överlevandes uppgifter.
Ångaren avgick söndag 141.40 kl.7.30 från Götebrog och resan fortsattes inom territorilagränsen till Kristiansand. Från norska gränsen lotsades Flandria av norsk lots som varit med från Göteborg. Denna lots avlämnades i Kristiansand måndag middag 15.1. och forsattes resan till Mandal där Flandria ankrade på grund av snöstorm kl.16 på måndagen och kvarlåg till onsdag morgon 17.1.kl.08 då resan fortsattes. Kursen sattes som vanligt till NW-spetsen av minfälten, varefter den ändrades sydvart.Vackert väder med laber vind och dyning. Kl.23.57 torsdag 18.1.inträffade plötsligt en mycket häftig explosion midskepps, åtföljd av ytterligare en explosion någon sekund senare. Vid dessa sönderslets hela midskeppspartiet och fartyget sjönk inom 25 sekunder. Om händelseförloppet har ingått följande rapport från Sv.konsulatet i Amsterdam,vilken återges in extenso:---

FLANDRIA 18.1.40

(Se sid. 1 för denna rapport) ...Utöver vad som framgår av denna rapport har de överlevande meddelat följande:
Vid explosionerna smulades bryggan,däckshusen midskepps och båtarna sönder varvid säkerligen alla midskepps boende samt vakthavande befäl såväl på däck som i maskin omedelbart dödats. Matros Malm, som varit akterut för utpurrning,lyckades också klamra sig fast vid flotten, men då flotten sögs ner då fartyget sjönk hade han förmodligen inte orkat hålla sig kvar.Malm var 65 år gammal. De 4 som lyckats ta sig upp på flotten fick snabbt tag även i den andra flotten och kopplade samman de 2 flottana som därigen vakade sjön bra.
Här följer namnen på de 17 omkomna.....

Göteborg 29.1.40
Oscar Berntsson Timmerman

Sjöförklaring i Göteborg den 31.1.40 kl.10

Endast de 3 överlevande svenskarna inställt sig. I övrigt avhördes icke någon som saken kunde angå.
Sakkunniga: Sjökapten Magnus Lundberg & ombudsman R.Bråkenhielm:Inga frågor
Timmerman: Varit 39 år till sjöss, 10 månader på Flandria.Inget tvivel om att de 17 övriga ombv omkommit.Själv räddat sig upp på akterflotten som varit väl utrustad. På flotten funnits följande förnödenheter: en impregnerad säck innehållande oljekläder,filtar,stövlar,strumpor, vantar för 8-9 personer,ett vattenankare som dock varit tomt enär dess propp vid explosionen slagits loss så att vattnet runnit ut: en plåtlåda med 6 à7 kg skeppsbröd: en säck med kött-och fiskkonserver vägande 6-7 kg: en lanterna vars glas dock krossats,samt en dunk med 2-3 liter fotogen.-Den andra flotten varit utrustad på samma sätt. Å varje flotte funnits ett par åror. En av årorna dock varit sönerslagen. Tack vare den goda utrustningen hade männen lyckats hålla sig varma och därigenom räddat livet. De hade gjort ett bloss av en träpinne ,omlindad med en filttrasa och doppad i fotogen,varmed de signalerat då de upptäckt något fartyg. Ett nödrop som uppfattats av B. hade upphört mycket snart. Den andra flotten, som påträffats drivande, hade varit skadad. Flandrias skans låg akterut. Den räddade eldaren Wlasow ännu inte återkommit till Göteborg enär han fått medfölja Balzac till Antwerpen.
Lättmatros Wallman: 3 år till sjöss. Låg vid den första explosionen i sin koj i skansen akterut iförd byxor och underkläder.Halvt medvetslös lyckats ta sig upp på däck och fram till akterflotten där timmerman och jungman Johansson redan tagit sig upp. Wlasow måste ha kommit senare. Akterskeppet sjönk strax efter det W. kommit upp på flotten

FLANDRIA 18.1.40

och kort därpå försvann även förskeppet: Uteslutet att några fler räddats. Iakttagit en del vrakgods sedan fartyget sjunkit och hört nödrop som dock mycket snart upphört. Vädret varit gott med god sikt under den tid de var på flooten.

Jungman Johansson: Första resan till sjöss. Varit 5 dygn ombord. Var nä nästan färdigklädd i skansen för att överta vakten vid midnatt, då explosionen kom. Rusat upp till flotten på akterdäck. Vattnet kom då redan inströmmande över däck. På flotten hade befunnit sig Bernts-son och Wallman. Minns inte när Wlassow kommit på flotten. Hört nödrop i mörkeet och skymtat drivande vrakdelar. Ropen snart tystnat.. Inte sett någon människa i mörkret. Räknat upp flottens utrustning och nämnt en ficklampa som inte de två andra sagt något om

---

K Memorial 22.2.40

....Av allt att döma minsprängts i ettav de mångaaicke notifierade minfält som utlagts NW Terschelling.

Särskilda anmärkningar:

DEn av sv.konsuln i Amsterdam till Kungl.UD föreslagna belöningen till befh och 2e styrmannen å ms Balzac "för förtjänstfull insats" vid räddandet av 4 överlevande från Flandria, synes mig icke böra tillstyrkas. Bärgningen av männen på flotten var ej förenad med livs-fara för någon av de ombordvarande på Balzac: ej heller försiggick densamma under särskilt ogynnsamma väderleksförhållanden. Befh hade under manövreringen av sitt fartyg endast att taga flotten i lä, var-efter de skeppsbrutna, utan någon hjälp, äntrade uppför en utkastad stormlejdare. En manöver, som med vanlig inlärd precision utföres varje gång man under natten tager eller avlämnar lots utanför an-komst- eller avgångshamnen.

Ex officio
Bo Bergström

UD HP80c Vol 3512 I en mapp på Flandria/Patria endast Flandrias sjöförklaring.

UD HP 80c vol 3509 Flandria krigskaskoassurerad för 400.000:- kr inkl.intresse 50.000:-

SKN EIII Vol 167 SKN 17.2.40 utbetalat 400.000:- till rederiet plus 11587:50 för effekter. Därtill 4.4.40 245:- för instrument. Inga effektlistor finns i mappen.

FLANDRIA 18.1.40

Crewlist

(Listan sammanställd av egna uppgifter)

✝ Befh Albert Emil Rönne, Nya Varvsallén, Göteborg, 26.9.84
✝ Ie styrman Sven Gunnar Sjöstrand, Göteborg, 3.7.04
✝ 2e styrman Johan Erik Helmer Johansson, Göteborg, 26.8.07
✝ Ie maskinist Sven Ewald Svantesson, Göteborg, 26.9.90
✝ 2e maskinist Arvid Konrad Andreasson, Göteborg, 14.5.99
✝ Båtsman Per Oscar Arvid Svensson, Kristianople, 6.4.16
Timmerman Sven Oscar Berntsson, Gullholmen, 29.8 85 i Morlanda
✝ Matros Karl Axel Edvard Malm,Göteborg, 23.8.74
Lättmatros Bengt Wallman, Ljusdal, 13.9.18 i Ljusdal
Jungman Gustaf Leonard Wentzel Johansson,Götebrog, 9.3.11 i Händene
✝ Jungman Stanislaus Stepkowski, 20.2.14 i Polen
✝ Donkeyman Oscar Vitalis Olsson, Göteborg, 27.11.86
✝ Smörjare Gustaf Sigurd Julius Andersson,Göteborg, 3.2.95
Eladre Ivan P.Wlasow.Göteborg (statslös),10.9.11 i St.Petersburg
✝ Eldare Algor Verner Eugen Bergkvist, Göteborg, 15.5.03
✝ Eldare Henry Wiljelm Dahlgren, Stockholm, 20.8.06
✝ Lämpare Gustaf Ragnar Rosén,Stora Tuna, 3.4.08
✝ Maskinelev Knut Gunnar Johansson, Örby, 27.10.17
✝ Föreståndarska Augusta Josefina Söderberg, Göteborg, 24.3.74
✝ Kock Helge Armand Johansson, Göteborg, 30.5.05
✝ Mässuppassare Karl Georg Löthman, Göteborg, 24.6.13

Telegram konsulatet,Amsterdam, till UD 21.1.40

"Flandra goeteborg gatt pa mina torsdag midnatt och sjunkit inom 25 sekunder stop efter 48 timmar på flotte raeddades timmerman oscar berntsson 1885 laettmatros bent wallman 1918 jungman wentzel johansson 1911 eldare ivan wlasow 1911 av norska angaren balzac som anlaent amsterdam idag klockan tre stop oevriga besettning sa gott som saekert borta." -Konsulattet

Telegram 27.1.40 Sternhagen till Rogberg,Ägirl Sthlm

" Flandria lat.54 long 4 stop Patria lat. 54 30′N -Long 3 40′O

LAST, försäkrad i SKN

690 rullar, 155 balar, 81 packages	crepe kraftpapper	167.161 kg	AB Mölnbacka-Trysil Forshaga
6 rullar kraftpapper		1490 kg	Frövifors Bruks AB,Fröv
73 balar sulfitpapper		17915 kg	Håfvreströms AB,Håfveru

FLANDRIA 18.1.40

Last assurerad i SKN (Forts)

15 rullar chamois Manilla kartong	3170 kg	Håfvreströms AB,Håfveru
457 rullar kraftpapper	101.819 kg	Billeruds AB, Säffle
18 balar papper	2310 kg	AB Papyrus,Mölndal
11 balar kraftpapper	2426 kg	AB Billingsfors-Långed
118 rullar omslagspapper	54333 kg	-"- ,Billingsfors
167 balar waterproof paper	43 73 kg	Fengersfors Bruks AB,Tösse
73 balar Duplex kartong	17181 kg	Vesterviks Pappersbruks AB
100 lådor klorat (Chlorate of potash)	11200 kg	Export AB Norden,Sthlm
[illegible] lådor kullager	1388 kg	
9 lådor rullager	851 kg	
14 länkrullar -lådor	2044 kg	
2 castings -"-	290 kg	SKF
10 lådor hjulnav,lagerhus	1740 kg	
6 lådor kranar (taps)	801 kg	
1 låda brochyrer	143 kg	
13 lådor,9 buntar rostfritt stål (Stänger & flänsar)	2802,1 kg	Uddeholms AB
29 st byggnadsstenar i granit	3000 kg	AB Förenade Granitindutrie Gtbg
514 lådor hästskosöm	14881 kg	AB O.Rustad & son ,Gtbg
70 säckar mineralpulver	7140 kg	E,Svetsnings AB,Göteborg
12 balar fiberplattor (trunk boards)	2570 kg	AB Nol-Tingstad,Nol
36 balar kulört kartong	6875 kg	
1[illegible] lådor rakbladsstål	749 kg	AB Matadorverken,Halmstad
5 lådor slipmaskiner	735 kg	AB Arboga MAskiner
1 låda spiralfjädrar (Coil springs)	95 kg	AB Sv.Spiralfabriken Stockholm
1 låda separatordelar	38 kg	AB Separator,Stockholm
1 låda motorvinkelcentrifuger	?	AB Vinkelcentrifug Stockholm
3 lådor rostfri ståltråd	347 kg	Uddeholms AB
11 lådor knivar & cirkelsågar	925 kg	Sridsberg & Björk,Troll-hättan.
2 lådor maskinknivar	202 kg	
334 säckar järnoxid	15267 kg	AB Ferrolegeringar,Sthlm
5 balar filt	646 kg	Wallbergs FabriksAB, Halmstad
1 låda plåtkärl(Spültisch)	68 kg	Sv.StålpressningsAB
2 lådor ståltråd,1 rulle stållina	3272 kg	Lesjöfors AB,Lesjöfors
77 rullar järntråd	2037 kg	-"- -"-
8 lådor stormlampor	357 kg	AB Optimus,Upplands-Väsby
2 lådor reservdelar t fotogenkök	212kg	-"- -"-
Järnmalmsslig (iron ore concentrate)	15270 kg	A.Johnsson &Co Sthlm

FLANDRIA 18.1.40

Forts: Last ass. i SKN

425 ton gatsten (44700 st)	425000 kg	Sveriges Granitindustris Exportförening,Gtbg
77 balar kuvert	8232 kg	AB Sveriges Litografiska Tryckerier,Sthlm
1 låda rostfria stålmuttrar	736 kg	BultfabriksAB Hallstahammar
13 lådor emaljvaror (Koppar,fat, brickor,muggar,kannor etc)	2419 kg	Kockums Emaljverk,Ronneby
7 säckar snickerivaror (leksakshjul, träcylindrar,skivor,lamternformer)	330 kg	Trekantens Nya Bobbinfabrik
40 lådor el.artiklar (I denna sändning till Batavia ingick strömbrytare,transformatorer, el.motorer, generatorer,400 ex av ASEA-journalen nr 11 1939 samt en elektrisk siren, vikt 28 kg)	5331 kg	AEG, Stockholm
31 lådor järnrör & fittings	3850 kg	AB Järnförädling,Hällefors
8 kolli maskinfilt	801 kg	Nordisk Maskinfilt AB,Halmstad
3 st tyfonvisslor för tryckluft	122 kg	Kockums, Malmö
43 kartonger med 40 st el.grammofoner till f:a Muskus & Co, Curacao 24 av grammofonerna var typ SW2,Automatic Record Changers.	712 kg	IndustriAB Luxor,Motala

Postpaket

1 paket med 11 dussin rakknivar	-	AB C.V.Heljestrand,Eskilstuna
8 st Pitotlogghuvuden, 6,2 kg 2 st loggdetaljer 2,3 kg		Sv.Ackumulator AB Ljungner,Sthlm
100 st snabbstålsspindlar i paket	37 kg	Eskilstuna Borr -& VerktygsAB
1 paket med 900 st rostfria nitar	3 kg	Skruc AB,Eskilstuna

OBS. Ovanstående är inte ett lastmanifest utan endast varor försäkrade i SKN. SKN utbetalat i ersättningar 374219:41 kr Slutreglerat 8.2 41

Ovanstående förteckning omfattar 425 ton gatsten och drygt 372 ton papper (460 ton totalt ombord) samt c:a 119 ton styckegods, av 190 ton som fanns ombord.

Egna noteringar

Sänkt av U-9,Lüth

Flandria torpederades kl 23.53 den 18.1.40 av U-9,Wolfgang Lüth,på lat. N.54° 00′- Long.O. 03° 40′. Kort därefter torpederade Lüth Patria kl.01.45 den 19.1 på N.54° 16′- Ö.3° 30′. Endast 4 man av 23 på Patria överlevde. Wolfgang Lüth sänkte 12.1.42 med U-43 Transatlantics MS Yngaren i Nord-Atlanten. Av 40 ombord överlevde 2.

Den andra explosion som följde inom några sekunder var sannolikt pannorna som sprängdes då vattnet trängde in i eldrummet Timmerman Berntsson, som just skulle ta rorstörn på bryggan,slungades av

FLANDRIA

tryckvågen ett 50-tal meter bort från fartyget, enligt tidningarna, som fortsättningsvis skildrade hur Berntson med ett rep halade upp de andra tre på flotten. Alla 4 torde de facto ha varit på flotten då fartyget sjönk men flotten drogs ner och de kom i vattnet och måste kläng a upp i den igen. Matros Malm orkade inte utan sjönk. Männen fick tag även i den andra flotten och surrade ihop den så att de vakade sjön bättre. De kunde få på sig torra kläder ur den vattentäta säcken, annars hade de snabbt frusit ihjäl. I dagningen växte sjön med överspolning som frös till is och snöbyar drog fram över havet och reducerade sikten till noll. I brist på vatten åt männen av snön,gned händerna med snö för attförhindra förfrysning och kurade ihop sig för värmens skull. Flandria hade torpederats några minuter före midnatt, natten till fredag 19.1. Under fredagen siktades ett par fartyg på långt håll mellan snöbyarna och ett tredje fartyg passerade i skymningen strax till flotten utan att se Berntssons blinkningar med en ficklampa. Natten till lördag 201.genomleds i isand köld och med ännu mera snö. Lördagen kom med uppklarnande väder och en blek sol mellan snabbt drivande molnbankar.Ett bombplan sågs på stor höjd vid etttillfälle. Då mörket föll var männen på gränsen till medvetslöshet. Strax före midnatt såg Berntsson ett stort fartyg med tända däcksljus passera mycket nära flotten,men var så kraftlös att han inte orkade resa sig och ropa. Kamraterna låg till synes livlösa. Berntsson orkade dock tända ficklampan och viftade med den. Fartyget var då borta men den lilla ljusglimten i mörkret hade uppfattats av Balzacs 2e stryman som varskodde befh. Strålkastare tändes och fångade in flotten.Balzac styrde ner mot den, fångade upp den i lä och kastade lejdare över sidan. Inför räddningen orkade de 4 männen själva ta sig ombord på Balzac. Glädjetårar rann nerför deras kinder, de kunde inte få fram ett ord. De bäddades ner, masserades, fick konjak och hett kaffe... Berntsson var den ende som hade tillräcklig kraft att berätta några detaljer, men brast i gråt då han skulle skildra scenerna vid expl. och nödropen från kamrater i vattnet som de inte kunde undsätta. Balzac kom söndag f.m in till Ymuiden och de räddade reste efter en natts vila till Amsterdam sedan de ekiperats genom vicekonulatets försorg.Natten till måndagen låg de inlagda på sjukhus där Berntsson fick kvarstanna ytterligare några dygn och Wlaswo hade medföljt Balzac till Antwerpen Jungman Johansson och lättmatros Wallman sattes i Amsterdam på tåget hemåt. Sjöförklaring hölls i Göteborg den 31.1. - Drygt en timme efter det Flandria sänkts torpederade samma ubåt Göthabolagets Patria i samma farvatten. 19 fick sätta livet till, endast 4 överlevde Balzac av Oslo (Fred.Olsen) 963 brton minsprängdes 26.7.40 en miles sydost Roker lighthouse, Sunderland, på resa Sunderland-Cowes med kollast. 6 av de 17 ombv dödaes.

FLANDRIA 18.1.40

Berntsson, Wallman och johansson fick för förlorade effekter 450:- per man, Wlassow fick 337:50. Till övrigas anhöriga utgick ersättning med lagstadgade belopp från 1800 för befh änka , 1012:50 till Ie styrmans och chiefens änkor, 787:50 till 2e styrmans och 2e maskinistens änkor, 562:50 till båtsmans anhöriga, samt i nästa steg nedåt 450:- och 337:50 . Sistnämnda belopp gick till anhöriga till föreståndarska kocken, mässpojken, lämapren, maskineleven, donkeyman och eldarna.

Franz Kurowksi:"Krieg unter Wasser!(Düsseldorf 1979)

I denna bok berättas följande om bragden att sänka Flandria och Patria 18-19.1.40 :

" Oberleutnant zur See Wolfgang Lüth hatte im januar 1940 U-9 übernommen.Dieses kleine Boot, das als Traditionsboot parallel zu Weddigens galt, trug als einziges Boot das Eiserne Kreutz am Turm. In denjanuarstürmen lief er zur ersten feindfahrt in richtung Schottische Küste aus. Am späten abends 18.1.versenkte er den Schwedischen Dampfer Flandria und nur knapp zwei stunden später die Patria, ebenfalls ein Schwede."

Fartygets historik

Laståangare på 1205 brton byggd 1898 vid Helsingörs varv av stål.716ihkr L.69,5 B.10,1 Tillhörig Förnyade Ångf.AB Götha (Frans Sternhagen) i Göteborg, för vars räkning hon byggts för trafiken på Rouen/Le Havre.Enkeldäckad, med maskin något akter om midskepps, 2 förluckor och en akterlucka med masten på förkant. Skans akterut. I 42 år gick hon troget på Göthabolagets linje från västkusthamnar till Holland och Frankrike.Hon fick 1913 apparatur för undervattenssignalering installerad ochvar jämte mönsterfartyget Hollandia det enda svenska lastfartyget med denna modernitet. Apparaten bestod av mottagningstank och hörtelefon och skulle underlätta navigering i tjocka med ledning av ett kntinentalt nät av sändarstationer för undervattenssignalering. - den 9.8.14, en vecka efter Ia världskrigets utbrott, anlände Flandria till Göteborg från Rouen med 180 skandinaver som sökte sig hem. Det var mycketträngt ombord,Normalt kunde Flandria ta 30 passagerare. Krisgåren klarade Flandria utan intermezzon. den 10.3.20 hade hon en hård pärs i storm på resa Göteborg-Roeun menkom 12.3 lyckligt till Rouen där passagerarna debarkerade för att ta tåget till Paris. En av dem var Evert Taube, som när det var som värst, lugnat medpassagerarna med att sjunga "en sjöman älskar havets våg" medan pianot i salongen rutschade omkring i ett kaos av sönderslagna möbler och krossa porslin. - I nov 1921 på resa Rouen-Göteborg,befh Magnus Lundberg,Gtbg, fick Flandria i hård pålandsstorm alla 4 propellerbladen avslagna någon dm från navet då hon var mellan Hook van Holland och Ymuiden. På den

Flandria

tiden fans det segel att ta till i sådana nödlägen och med båda seglen satta på fockmasten (de hade legat oanvända många år i akterpiken) kom fartyget upp i 5 knop och nådde efter 5 timmar Ymuiden. Sedan fick två bogserbåtar släpa henne till docka i Amsterdam,Vad som kommit in i propellern blev aldrig utrönt. Bärgarlönen till bogerbåtarna gick på 10000 floriner = 15000 kr. - Sitt alvarligast haveri hade Flandria påskafton 1924 då hon i tjocka och grov sjö grundstötte på revlarna utanför Hirtshals på Jyllands västkust.De ombv inklesive 8 passagerare måste tas iland med raketliba, men Switzers bärgningsfartyg fick fartyget flott några dygn senare och hon bogserades till Göteborg för dockning. I Göteborgs hamn var Göthabolagets fartyg välkända och älskade med ett grunddmurat renommé inom alla berörda kretsar. Flandria var då Lüth sänkte henne rederiets äldsta fartyg med 42 års prickfri tjänst bakom sig Kapten Rönne hade fört henne ett tiotal år. Göthabolaget förlorade under kriget 1939-45 även Belgia och, genom kollision, Hollandia.

PATRIA 19.1.40

ENDAST ÅTTA MAN AV 44 ÖVERLEVDE SÄNKNINGEN AV "PATRIA" OCH " FLANDRIA" SSO DOGGERS BANK. BÅDA TORPEDERADES AV TYSKA U-9 , MEN DEN ALLMÄNNA UPPFATTNINGEN 1940 VAR ATT BÅDA GÅTT IN I ETT NYUTLAGT MINFÄLT.

PATRIA 19.1.40

RAPPORT

Avgick kl.24 17.1.40 från Rotterdam destinerad till Göteborg.Rumslast av 717 ton asfalt på fat, 258 ton koks och 73 ton styckegods. Som däckslast till 3 meters höjd 145 ton koks, stöttat med plank påhsidorna samt på akterdäck några fat beck på STB sida. Djupg. F 3,8 meter- A.4,8 meter. 23 ombv. Inga passagerare. Sjuk besättningsman medföljde.
Minsprängd kl.01.20 19.1.40 ,Holländsk tid, på lat.N 54 16′-Long.O. 3 30′.
Laber vind, måttlig dyning, klar sikt. 2e styrman och utkik på bryggan.
19 personer ljutit döden, därav en först senare på flotten.

xxx xxx xxxx xxxx

Alla skeppspapper förlorades vid fartygets undergång och nedanstående bygger på de överlevandes uppgifter:
Ångaren avgick från Rotterdam onsdag 17.1. vid midnatt med last bestående av 717 ton asfalt, 73 ton stycksgods och 401 ton koks,varav på fördäck 145 ton koks. Lotsen lämnades innanför Hook vid 02-tiden torsdag 18.1. Moderat vind med snötjocka. Styrt på Terschellings fyrskepp som passerades tätt om STB vid 19-tiden .Fartyget gjorde då 9,5 knops fart och vädret var gott me klar sikt. Kl.23.30 iakttogs av vakthavande både på däck och i maskin en mycket kraftig stöt på BB sida akterkant av maskinrummet. Alla observerade att stöten hade en utpräglad metallisk klang och kändes över hela fartyget Vakthavande på däck gav order om att pejla BB-tankarna och i rummen vilket utfördes av båtsman Hansson och smörjare Bergquist. Fartyget befanns vara tätt. Kl.01.20 fredag morgon,Holländsk tid, minsprängdes fartyget.Enmmycke kraftig explosion förut i BB bog och efter 1 à 2 sekunder ytterligare en explosion av samma kraftiga karaktär. Att döma av det skarpa hårda ljudet vid explosionerna kan man med säkerhet antaga att de hörrörde från minor. Vakthavande på däck voro 2e styrman Parry,matros Petterson och jungmännen Sjöberg och Kindberg: vakthavande i maskin voro övermaskinist Engström och donkeyman Ljungberg: i eldrummet eldare Engblom. Övermaskinisten stängde av ångan till maskinen innan han sprang upp från maskinrummet.Donkeymannen befann sig på baksidan av maskinen varför det dröjd något innan han kom upp på däck.Väl uppe på däck gick han direkt till den flotte som stod på akterdäcket och dit kom samtidigt med honom även båtsman Hansson,smörjare Bergquist och maskinelev Bengtsson. Bergquist gick strax därpå föröver. Vid STB eldrumsingång mötte han eldare Engblom som blödde från ett sår i huvudet.Bergquist vände då och tog Engblom med sig till flotten.Då donkey-man Ljungberg kom upp på däck mötte han båda maskinisterna vilka tydligen kommo från båtdäcket . De voro på väg föröver på fartygets STB -sida och och voro båda tysta. Ljungberg gick till akterflotten och såg inte till maskinisterna mera. Smörjare Bergquist var även uppe på båtdäcket och fan

PATRIA 19.1.40

att båda livbåtarna voro söndersprängda. Detta var antagligen orsaken till att maskinisterna voro på väg föröver,enär de tidigare, enligt lJungbergs uppgift, tidigare talat om att i händelse något inträffade tänkte de använda förliga flotten. Ljungberg uppger att maskinskylightet fullständigt nedtryckts vid explosionen, som också släckt allt ljus ombord. De överlevande är överens om att den kraftigaaexplosionen omedelbart dödat alla dem som uppehöllo sig i förskansen, och samma torde varit fallet med även med vakthavande på bryggan och övriga midskepps boende,vilka senare voro: Befh, Ie styrman,förestånderskan,kocken och mässflickan. De som hade sprüngit till akterflotten klargjorde denna.Under arbetet därmed sågs i vattnet på BB-sidan an drivande hornmina på c:a 5 meters avstånd från fartyget. Samtliga sprungo då över åt STB. Minan drev emellertid förbi och männen återgick till flotten. Det sjunkande fartyget erhöll efter hand allt större BB slagsida och då vattnet kom in över akterdäck flöt flotten, på vilken samtliga tagit plats, fritt på vattnet. Då både maskin - och akterrum voro täta sjönk fartyget mycket långsamt så att något sug inte uppstod.Flotten kom därigenom obehindrat klar från fartyget.Någon minut senare gick Patria till botten nästan lodrätt med förskeppet före, c:a 20 minuter efter explosionen. De skeppsbrutna drevo därefter i 32 timmar vind för våg på flotten utan att bli uppmärksammade. Flotten var i fullgott skick och välutrustad på föreskrivet sätt. Först kl.09 lördag 20.1.blevo de upptagna av ss Figge av Koivisto,befh August Virkki. Omkring en timme tidigare hade eldare Engblom avlidit av utmattning.Hans lik togs ombord i Figge och avlämnades i Hälsingborg där de räddade landsattes torsdag 25.1. kl 11.30.De omhändertogs där av rederiets ombud, blev ekiperade och skickades med tåg till Göteborg dit de anlände kl22.15 samma dag.Enligt egna uppgifter är samtliga oskadade.

<u>Sjöförklaring i Göteborg den 31.1.40 kl 10.30</u>

Sakkunniga:Ombudsman Reinh. Bråkenhielm och kapten Magnus Lundberg

I övrigt avhördes icke någon som saken kunde angå

<u>Båtsman Hansson:</u> Övertygad om att samtliga ombv omkommit vid förlisningen. Vrakgods flutit omkring på vattnet sedan fartyget sjunkit, men man hade inte upptäckt någon männsika. Innan fartyget sjunkit hade han hört ett rop midskepps ifrån och däefter ett rop i vattnet. i övrigt ej uppfattat något livstecken från de saknade.Tack vare den goda utrustningen på flotten hade de kunnat reda sig väl. På flotten fanns följande förnödenheter: en säck med oljekläder,stövlar,strumpor,vantar och filtar för 6-7 man.Vidare en säck med konserver,ettvattenankare, en plåtcistern med skeppsbröd, 2 åror, 2 lanternor,en dunk gotogen och en ficklampa. I brödcisternen låg 3 raketer vilka emellertid varit

PATRIA 19.1.40

våta. Ur vattnet hade de kunnat bärga en igenlödd låda med raketer som tillhört en av livbåtarna.

Donkeyman Ljungberg: Hört nödrop under omkring 5 minuter efter det fartyget sjunkit,sedan hade allt varit tyst. Ljungberg hade vid tillfället varit fullt påklädd. Färskvattnet i kaggen delvis varit fruset. De bärgade raketerna hade ed använt att signalera med.

Smörjare Bergquist: Omhändertagit eldare Engblom som blödde kraftigt och var omtöcknad efter ett slag i huvudet.Han avled senare på flotten. Ufftattat nöxdrop en kort stund efter det Patria sjunkit,vilka dock snart tystnat.

Mskinelev Bengtsson: Vid explosionen skyndat från sin hytt akterut upp. till båtdäckets STB-sida och funnit livbåten där sönderslagen.Hade då sprungit till akterflotten.

KK memorial 27.2.40

...till synes minsprängning. Om däremot de exploderade minorna varit flytande ller förankrade har ej kunnat utrönas vid sjöförhöret.

Ex officio

Bo Bergström

Crew List

(Kompletterad med förnamn mm ur egna noteringar)

†Befh Adolf Fredrik Andersson, Göteborg, 16.1.81 -fört Patria sedan 1933.
†Ie styrman Hans Bertil Rogberg,Göteborg, 14.3.04
†2e styrman Carl Olof Parry,Halmstad, 2.3.13
†Ie maskinist Olof Arvid Engström,Göteborg, 9.8.85
†2e maskinist Karl Bernhard Hilding Orstad,Göteborg, 10.4.04
Båtsman Otto Thorwald Hansson, Göteborg, 2.6.95 (2 månader ombord)
† Matros Ola Brudervold,Örsta,Aalesund,Norge,2.10.01
† Matros Johan Axel Petterson,Aalesund,Norge, 29.7.12
† Jungman Gustaf Wilhelm Sjöberg,Kungsbacka, 23.11.08
† Jungman Gustaf Adolf Forsman, Götebrog, 22.4.22
† Jungman Gösta Roland Valdemar Kindberg,Tölö, 16.10.10
Donkeyman Erik Ljungberg,Göteborg, 21.3.83 (Varit 20 år ombord,33 år till sjöss
Smörjare Erik Bergquist,Göteborg, 16.3.83 (12 år ombord)
† Eldare Carl Albert Engblom,Lundby,23.10.79 (Dog på flotten,liket tillH-b)
† Eldare Nils Gösta Jonsson, Göteborg, 14.8.12
† Eldare Fritz Evert Håkansson, Götebrog, 25.2.08
† Eldare J.van Hoek,Den Haag,Holland,21.4.08

forts. vänd!

PATRIA 19.1.40

Crew list - forts

✝ Lämpare C.van der Poel,Rotterdam, 4.11.94

Maskinelev Nils Bengtsson, Göteborg, 18.9.22 (Till sjöss maj 39,2 mån.ombo

✝ Föreståndarskan Beda Lindeberg, Askim, 18.3.91

✝ Kock Inge Frithiof Pålsson, Göteborg, 14.7.09 -första resan ombord.

✝ Mässflicka Maria Rönkke, Jordene, Finland, 15.7.04

✝ Konsulatspassagerare, lämpare Olof Harry Almgren,Göteborg, 19.8.96
Sjukavmänstrad efter olycksfall i Rotterdam

UD HP 80c 3512

Urklipp Sv.D 26.1.40

Patria avgick från Rotterdam vid 12-tiden natten till onsdag i förra veckan. Efter 20 timmar till sjöss inträffade en explosion i förstäven som omedelbart torde ha dödat de 6 man somm uppehöll sig i förskansen. Vidare sprängdes tydligen skotet till pannrummet varvid 3 (!) eldare torde ha ljutit döden ögonblickligen.Allt ljus ombord slocknade. Klart väder med hög sjö. De räddade kom upp å däck i nattdräkterna. De mötte 1e och 2e maskinisterna som inte svarade då de frågade efter livbåtrna. Smörjare Bergquist sprang upp till båtdäck och fann dem sönderslagna. Patria flöt c:a 30 minuter feter explosionen och de övriga sökte sig till en flotte,som drogs in i sugvattnet då Patria sjönk och var nära att slå runt. En filt per man på flotten antagligen räddat deras liv i kylan. Färskvattnet var bottenfruset och det fanns inget att äta. Efter 32 timmar observerade ss Figge deras raketer och tog upp dem. Eldare Engbloms lik tagits med till Hälsingborg där stadsläkare Gunnar Fischer konstaterat dödsfallet.

(Utöver detta urklipp och ett telegram endast sjöförklarings-protokollet i UDs mapp på Patria och Flandria)

Chiffertelegram Ud till Legation Suède ,La Haye 25.1.40

"Sternhagenbåtarna Flandria och Patria minsprängda okända minor utanför Holländska kusten stop Den förras position N.54 0'-0.3 30'den senare en timmes gång längre norrut stop bägge å samma route som fartygen förut plägat följa stop Norska ss Biarritz idag minsprängd N.52 49'- 0.4 15'. Sök från Holländska vederbörande erhålla uppgifter mineringarna särskilt huruvida gränser farozon kunna angivas = Cabinet "

SKN EIII 167

Telegram rederiet till SKN 25.1.40 kl.15.45

"Erhållit meddelande från Hillerström Helsingborg vår ångare Patria minsprängd torsdag natt i Nordsjön = Sternhagen "

UD HP80C 3509

Patria krigskaskoassurerad för 450.000:- kr

PATRIA 19.1.40

Effekter:

Listor saknas. Ersättningen lagenlig från 1800 för befh änka Diddi till 337:50 för ekonomipersonal och de lägsta jobben i maskin.
Befh änka utöver detta belopp fått 200:- för sextant den 19.2.40
Ie styrmans änka,Ruth Rogberg, utkvitterat 300:- för skrivmaskin 12.3.40 och 200 för makems sextant.

LAST assurerad i SKN

LAST assurerad i SKN		Mottagare:
Koks (Rums- & däckslast)	395.567 kg	Tycho Roberg AB,Gtbg
1282 buntar saltade hudar	55.000 kg	Ehrnberg & Sons Läderfabrik Simrishamn
100 säckar vit malen magnesit	7500 kg	Linosol Golv AB,Gtbg
14 säckar Naxos smärgel	700 kg	AB J.Bruun,Kalmar
15 säckar Liberia kaffe	913 kg	Karl Nordwall Kaffeimport Göteborg
20 lådor konstsilkegarn	1904 kg	Enka-Breda försäljn AB,Borås
1 låda etiketter (tickets)	54 kg	C.H.Ström & Co, Göteborg
1 låda blomsterlökar	168 kg	G.Karlberg Handelsträdgård Kristinehamn
2 lådor blomsterlökar Dahlior & Gladiolus	131 kg	G.Lundblad Handelsträdgård Kristinehamn
19 lådor blomsterlökar (Liljor)	1045 kg	Göteborgs Trädgårdsförening
2 balar pickers for vävstolar	75 kg	Sven Ericsson & Co, Gtbg
12 lådor bomullsgarn (sytråd)	1778 kg	Bernt Carling AB, Borås
I låda etiketter	72 kg	Mölnlycke Väfveri AB,Gtbg

Listan omfattar 70 ton styckegods (73 ton ombord) samt 395,5 ton koks (401 ton ombord). 717 ton asfalt på fat och några fat beck på däck tydligen ej försäkrat.
SKn betalat 92240:84 i ersättning för ovanstående varor fr.o.m 28.2.40 till 26.2.42. Slutreglerat 8.2.42

Egna Noteringar

Sänkt av U-9,Wolfgang Lüth

Patria torpederades av U-9,Wolfgang Lüth, ute på sin första "feindfahrt" som ett par timmar tidigare sänkt samma rederis Flandria varvid 17 av de 19 ombordvarande dödats. På Patria fick 19 av besättningen sätta livet till, 4 överlevde, mot bara 2 från Flandria. Patria sänktes av en torped som enligt Lüth träffade kl.01.45 den 19.1 på lat.N 54°16' O. 3° 30'.
(se även Flandria ,sid.7)

Den stöt med metallisk klang som förmärktes ombord i Patria kl.23.30 den 18.1 kan ha varit en torped som träffat utan att explodera.(Se:Carl Henckel 21.12.39) Fram till sommaren 1940 svarade ett tekniskt fel i konstruktionen av varvtalsräknarna i tyska torpeder för att stort antal

PATRIA 19.1.40

uteblivna explosioner vid direkt träff på målet.(Se bla Dönitz memoarer) Stöten verkar ha träffat Patria på akterkant av maskinrummet.. Torpeden som sänkte fartyget träffade förut och dödade sannolikt 7 man som sov i sina kojer i förskansen. Ingen av de räddade kunde överblicka skadorna i mörkret,särskilt som ljuset slocknat och ånga strömmade ut midskepps. Natten var stjärnklar med -4°c, laber bris och grov dyning. Ingen visste heller hur fort fartyget skulle sjunka. Chiefen lyckdes dock stänga av stora pådraget till maskin innan han tog sig upp på däck. Då smörjare Bergquist kom upp på båtdäck hängde blott spillror av livbåtarna i de krökta dävertarna och dödens tystnad rådde överallt frånsett väsandet av utströmmande ånga. Den skadade eldaren Engblom surrades på flotten som gjordes klar i väntan på att fartyget skulle gå ner. Flotten drev klar. Nödrop hördes som snart dog bort. Patria sjönk med stäven före och aktern lodrätt upp 20 minuter efter explosionen.Hela fredagen 19.1 drev flotten vind för våg med en trasa på en stång. Engblom yrade och jämrade sig hela tiden. Natten till lördagen sköts sammanlagt 10 raketer upp men först kl.08.30 dök Figge upp. Engblom hade då dött ett par timmar tidigare. Då hans kropp skulle tas ombord på Figge hade den frusit fast vid underlaget. Kl.10.30 såg Figges Befh från bryggan en annan flotte märkt Patria driva förbi, men den var tom. Torsdag 25.1 kl.11.30 ankom Figge till Hälsingborg.Figge av Raumo mätte 733 brton, byggd 1904 och tidigare hemmahörande i Göteborg. - Som ersättning för Patria inköpte Göthabolaget våren 1940 ss Vera av Hälsingborg på 1340 brton,byggd 1904 i Hoboken, som fick namnet Patria och som såldes i december 1956 till Sten A,Olsson i Göteborg.

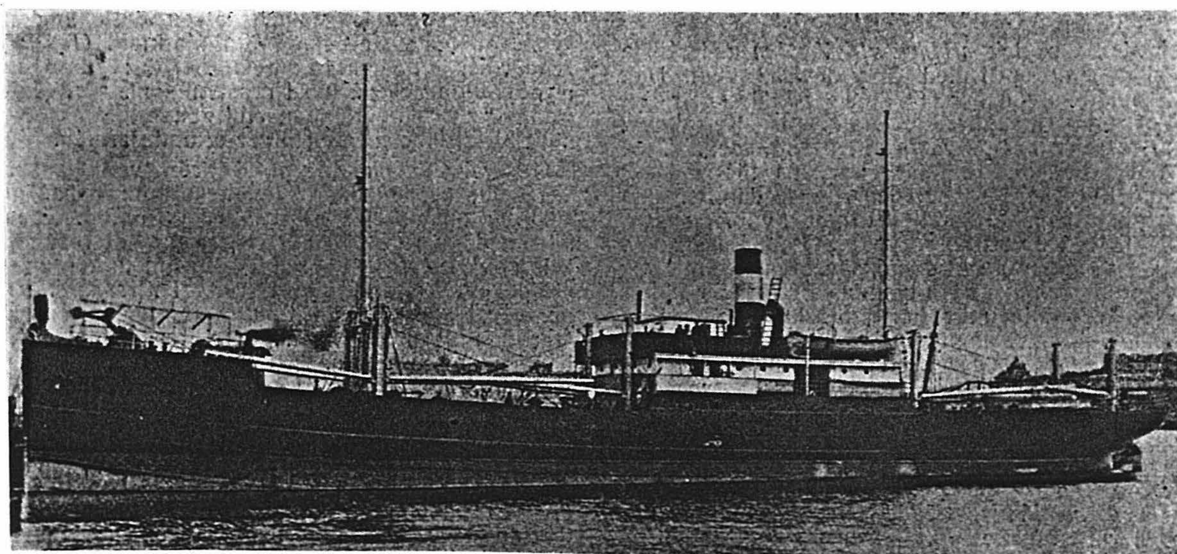
Patrias historik

Lastångare på 1184 brton byggd 1915 vid Götaverkan av stål.L.64,9 B.10,4 Byggd för och tillhörig Förnyade Ångf.AB Götha i Göteborg (Konsul Fritz Sternhagen) Kontrakterad i April 1914 var Patria en utveckling av Hollandia-tyen av år 1912. Sjösattes 19.6.15 döpt av konsulinnan Sternhagen. Raised quarterdck-typ med lång brygga och back. 1300 ton dw . 4 par bompålar, varav två med toppstänger, och 10 lastbommar och 5 st Sieurinwinschar. Två stora lastrum med vardera en enda stor lucka.710 ihkr triplemaskin med överhettare och forcerat drag. 10 knop på last. Specialbyggd för rederiets linje på Holland,Belgien och Rhenfloden. 3 mahognyinredda passagerarhytter för 6 passagerare. Salong panelad i poppel och mahogny, låg en trappa upp från dessa hytter. Levererad 1.9.15 gjorde hon sin jungfruresa till Rotterdam i full krigsmålning.Hon var från skrov till winschar och spel i minsta detalj Svensk.Särskilt riggen, de många lastbommarna, de stora luckorna och de få och moderna winscharna väckte stor uppmärksamhet i Rotterdam och Rouen

Egna noteringar:

PATRIA 19.1.40

Enda tidigare olyckan med Patria i KK mapp är från 20.3.35 då föreståndерskan fru Wind under hamnliggande i Rotterdam snavade på däck, föll ner i bunkerluckan och skadade ansiktet. -Den 30.1.37 anlände Patria nerisad till Göteborg efter en 108 timmars stormresa från Amsetrdam,mot normalt 48 timmar. Övermaskinisten, som gjort 2000 resor över Nordsjön, hade aldrig varit med om maken till väder. Orkanen var en av de väsrta i mannaminne på Nordsjön och orsakade en mängd förlisningar.Albania, P.L.Påhlsson och C.F.Liljevach var bland de fartyg som råkade illa ut och fick svåra ovanbordsskador. Patrias föregångare Hollandia sjönk öster om Öland 15.10.40 efter kollision.



Minsprängning sannolikast 1940

Befälhavaren på Ahlmarks ms Josef Bergendorff av Karlstad fick 18.1.40 i Rotterdam upplysning av marinmyndigheterna om att ett nytt minfält utlagts på en linje Hull-Cuxhaven, SSO Doggers Bank - cirkelformat med 5 mils radie och medelpunkten å lat.N 53 55′- long. O. 2 55′. Men Josef Bergendorff fick den 21.1 ingen varning vid The Downs om detta minfält genom de brittiska marinmyndigheterna. Bergendorffs befälhavare var övertygad om att Flandra och Patria gått in i detta nyutlagda minfält " som ligger rätt i den track vi brukade gå när vi var destinerade till och från Holland och Belgien."

(Se" Josef Bergendorff" 28.3.41, sid 7.)

Patria 19.1.40



De 4 överlevande från Patria på Göteborgs Central kl.22.15 den 22.1. -40. I Mitten maskinelev Bengtsson och båtsman Hansson (med flugan). De andra två ,båda födda 1883, är donkeyman Ljungberg pch smörjare Bergquist.

ANDALUSIA 21.1.40

BORTA MED MAN OCH ALLT PÅ RESA BORDEAUX- GÖTEBORG. SIST AVHÖRD AV GÖTE-BORG RADIO SÖNDAG 21.1.40. SANNOLIKT OFFER FÖR UBÅT. 21 MAN OMBORD.

ANDALUSIA 21.1.40

Sammanställning av försvinnandet:egna noteringar

Andalusia hade den 16-19.12.39 i Oporto lastat styckegods i lucka 2 & 3, omfattande 450 lådor mandel, 311 lådor sardiner, 29 lådor portvin och en 4-kilos låda med ett silverfat (1 case containing a silver plate8 Fartyget lastade därpå i Casablanca 23-18.12.39 524 ton styckegods för Göteborg,omfattande 3795 balar gräsfiber; 2542 balar kork (Virgin cork), och 13 balar mattor. Till sist intogs i Bordeaux 900 ton oljekakor (Torteaux Arachides). Tisdag 16.1.40 avgått från Bordeaux.Anlänt till Verdons redd i Girondes mynning kl.16 ons. 17.1.,men fortsatte redan kl 18.30 i fransk konvoj,innan hon ensam satte kurs till havs W.Irland med beräknad ankomst till Norskt territorialvatten 25-26.1. -Andalusia borde den 22.1 ha varit i samma farvatten där Gothia sänktes av U-51 denna dag. -Xxxx Göteborgs kustradio hade söndag fm 21.1. kontakt med Andalusia och allt var då väl ombord.Sedan dess är fartyget försvunnet med sin besättning, 21 man. Flera fartyg observerade ~~drivande~~ korkbalar och annat vrakgods drivande till havs långt ute i Nordsjön i slutet av januari,och det kan knappast ha härrört från något annat fartyg än Andalusia som hade kork även som däckslast. ss Gunborg av Trelleborg siktade vid middagstid 27.1 på sin resa Levanten-Gtbg på c:a N.58°30'- W.8°0'(position kl 12) ett stort antal drivande korkbalar mellan kl.11 och 13. Extra utkik utposterades men inget annat siktades. DFDS ss Harald på resa Lissabon-Gtbg sikatde söndag 28.1 i hårt väder mellan Irland och Hebriderna en mängd plankor,korkbalar och vrakgods drivande i sjön.Namnet på en livboj kunde inte avläsasMan observerade även ryggen till ett solsegelställ.-Wilhelmsens Cubano rapporterdae att en hel del korkbalar siktats i hårt väder från den 10.2 på lat N 59°20'-W.15°14'ock ostvart till söndag 11.2 på lat. N.59°29'-W.13°10'. -Andalusias enda kontakt med en radiostation under resan togs den 21.1 med Gtbg kustradio då chiefen Hallberg och 2e maskini Leander sände följande telegram hem :" Hemresa beräknad hemkomst månadsslutet" och "På hemresa,hälsningar." .Fartyget var vid försvinnandet lätt lastat, i utmärkt skick och vädretvar 21-28.1 gott utan några hårda storm ar. - Enligt Rohwer kan Andalusia ha torpederats av U-55, Werner Heidel, som själv sänktes med manoch allt vid sammatid,varför någon tysk sänkningsrapport som stämmer på Andalusia inte föreligger.(Eine passende versenkungsmeldung eines U-bootes liegt nicht vor.)

Sjöförhör i Göteborg 16.4.40 kl.10

Sakkunniga: ombudsman Reinh. Bråkenhielm & sjökapten Magnus Lundberg.
Rederiets VD sedan 1923, Elof Hedén,åtföljd av red.inspektör Harald Hanse
I övrigt avhördes icke någon som saken kunde angå.

~~Vittne: Rederiet~~

Andalusia 21.1.40

Hedén: Svenska Lloyd den 17.12.39 från sin agent i Bordeaux,Humbert Balguieri, fått telegram att Andalusia avgått 16.1. Fartyget hade väntats till Norska kusten 25?1 eller 26.1. Rederiet 27.1 telegraferat till mäklaren i Stavanger att anmoda lotsarna intruera fartyget att från Kopervik ovillkorligen medfölja svensk eskort som dagligen avgår kl.07.30.från viss plats för färd inom norskt territorialvatten. Andalusia ej varit i kontakt med någon norsk radiostation efter 21.1 . Hon beräknades 22.1 ha befunnit sig vid Hebriderna samtidigt som Gothia torpederats där.

Hansen: Andalusia haft 2 livbåtar, en mindre motorbåt och 2 fullt utrustade flottar. Ingen av besättningen på Gothia sett till Andalusia under Gothias resa Göteborg-St.Kilda.

Svenska Lloyd till KK insänt följande dokument:

1) Crew List,daterad Bordeaux 15.1.40
2) Intyg från konsulateti Bordeaux att inga ommönstringar ägt rum där före avgången
3) Sex kopior av manifestet.
4) Intyg från stuvarna i Oporto,Casablanca & Bordeaux.
5) 3 intyg å lotsningen av fartyget från Bordeaux till sjöss.
6) Brev från befh på ss Gunborg av Trelleborg 15.2.40
7) Utdrag ur Danska ss Haralds journal. Enligt personligt samtal med befh å denna ångare avgick densamma från Lissabon 21.1.40 till Gtbg via Kirkwall.Harald gick till long W 12° och följde denna till lat.N 58° varefter kursen sattes mot Kirkwall.Den 28.1. observerades långt ute till sjöss mellan Irland och Hebriderna en mängd plank,korkstycken och korkbalar drivande i sjön,ävensom en livboj och en solsegelås.
8) Brev från den Orske Middelhavslinie AS i Oslo av den 22.2.40 till direktör Olof Hedén.

Nr 6 ovan: Meddelande från Befh å ss Gunborg:

"På begäran intygas härmed att fartyget 27.1. passerade ett stort antal drivande korkbalar mellan kl.11 f.m och kl.1 e.m. Fartygets position var kl.12 middagen ungefärligen lat.N.58 30'- W.8 0'. Då balarna observerades sattes en extra man på utkik, men ingenting kunde upptäckas utöver korkbalarna.

Göteborg 15.2.40 A.H.Bökberg.Befh

Lastintyg

I Oporto lastat i lucka 2 och 3 enligt intyg 2daterat 7.3.40:

29 caixas com vinho do Porto (Portvin)

311 caixas com sardines 8219 + 3246 kg

450 caixas som amendoa = Mandel

1 caixa com una salva de prata, 4 kg till H.Figerman,Brukskoncernen.

ANDALUSIA 21.1.40

Lastintyg:forts

I Casablanca lastat:
523.765 kg kork och vegetable fibre i balar,omfattande 2542 balar virgin cork och 3795 balar vegetable fibre, till firmor i Oslo och Berg via Gtbg. (Vegetable fibre = krollsplint)
10 balar mattor vikt 1065 kg, därav 5 balar för NK i Stockholm.

Totalt inlastat i Casablanca 524.022 kg

I Bordeaux inlastat:
900.000 kg oljekakor till Foderintressentföreningen i Stockholm.

Utdrag ~~ur Haralds journal~~ (Nr 8,sid 2)

Den Norske Middelhavslinie AS i Oslo 22.2.40 i brev till Direktör Hedén, Svenska Lloyd, Gtbg.

".. I anslutning til siste oplysninger kanjeg nevne at Wilhelmsens ms Cubano rapporterer at den den 10.2 under en storm,mens skibet lå på vaeret på lat.N 59°20'- Long W.15°14'og östover til söndag 11.2 på lat.N 59°29'- long. W 13°10', observerte en hel del drivende korkballer.Ifölge oplysninger fra Meteorologisk Institutt har der i tiden mellem 20.1 och 10.2 vesnetligt hersket sydlig og sydostlig vind i denne del av Atlanterhavet.Det er således höist ~~sannskyldi~~ sannsynligt at det korkparti somble rapporteret den 27 och 28.1 vest Hebriderne er det samme som det Cubano har observert."

Utdrag ur Haralds Journal 28.1.40 (Nr 7,sid 2)

På resa Lissabon-Göteborg 28.1.40:

" Vind SSO 7, disigt.Kl 14.15-15 passeret en redningskrans og en del vraggods.Skibet arbejder voldsomt og tager svaere overhalinger. Laens. Kl.17.33 drejede skibet til og holdt gaaende for minimum fart up mod söen. Position kl.12.30 N 13°29'- O.14"49,5'.

KK memorial 21 .5.40

Fartygethar med till visshet gränsande sannolikhet förolyckats genom någon ännu icke känd krigsåtgärd från en patrullerande ubåts sida. Att ett lätt lastat ochi sjövärdigt skick varande fartyg skulle genom en vanlig sjöolycka hava spårlöst försvunnit på en av de livligast trafikerade handelsvägarna utanför Irländska kusten är otänkbart med den effektiva bevakning,som vid tiden för olyckan varit rådande. Detta så mycket mera som inga hårda stormar eller kollisionsolyckor varit inrapporterade mellan 21 och 28 januari

E x Officio
Bo Bergström
Sjöteknisk konsulent

ANDALUSIA 21.1.40

CREW LIST

+ Befh Ernst Littorin,Linnegatan 8,Gtbg,8.2.86 i Foss.(30 år i Lloyd) gift
Övertog Andalusia i Gtbg 22.11.39,just lämnat Albania

+ Ie styrman John Emanuel Reiskog,Stenkloveg.3, Gtbg,1.10.03 Skaftö. gift

+ 2e styrman Axel Fredrik Svanberg,Furusundsg.15,Sthlm,20.7.06 Gtbg (22.11.39)

+ Chief Karl Werner Hallberg,Bangatan 36,Gtbg,14.12.89 Uppsala.gift,3 barn
I Sv.Lloyd sedan 1920

+ 2e maskiniste Carl Fritz Leander, Nordhemsg. 52,Gtbg,24.4.85 Gtbg gift

+ Stuert Erik Carlsson, Kullen 2,Fredriksdal,Gtbg,19.2.82 Lommelanda gift

+ Kock Thorhild Adalbert Bengtsson, Björkliden 6,Hälsingborg,26.5.05 H-b gif

+ Mässuppassare Djon Albert Ljunggren,Sjömanshemmet,Gtbg,11.10.19 Köbenhavn

+ Matros John Engelsen,Håstens gate 34,Laxevag,Bergen,5.1.18 Laxevaag
Möntrat i Bordeaux 15.1.40 istf båtsman moruzinski

+ Matros Johannes Volmar Ekholm, Styrmansgatan 57,Hangö,8.5.14 Hangö.

+ Matros Johan Borg Larsen,Repslagaregatan 3,Gtbg,25.11.16 i Buknes,Norge

+ Lättmatros Erik Ahrén,Hackspettsvägen 14,Ålsten,Sthlm,22.1.20 i Gtbg

+ Jungman Axel Gunnar Rundkvist,Karlskoga,25.9.13 i Karlskoga

+ Jungman Albert Bertil Samuelsson,Villa Lyckebo, Gtbg 8,28.11.12 Nödinge. gif

+ Donkeyman Karl August Björklund,Såggatan 18,Gtbg,2.3.91 Västra Tunhem

+ Smörjare Einar Wilhelm Petterson, Friggagatan 7,Gtbg,24.9.90 i Berg

+ Eldare Uno Petterson, Djurgårdsgatan 4,Gtbg,6.7.10 Gtbg

+ Eldare Erik Arnold Andersson, Mellangatan 9,Gtbg,6.7.11 i Gtbg

+ Eldare Sten Otto Wiberg, box 41,Kramfors,20.2.17 i Gudmundrå

+ Lämpare Oscar V.Cornelius Frisell, Bangatan 11,Gtbg,7.11.01 Gtbg

+ Maskinelev Arne Lorang Amundsen, Kirkegardsgaten 22B,Oslo,27.11.08 i Oslo
(Mönstrat i Bordeaux 13.1.40 istf maskinelev Magnusseon)

SKN EVII 38

LAST assurerad i SKN

Jordnötskakor från Bordeaux	900.000 kg	Foderintressentföreningen,Sthlm
2538 balar korkbark	216.480 kg	AB Wicanders Korkfabriker Stockholm
4 balar mattor från Rabat, Marocko (Tapis en laine)	384 kg	AB Wessels,Malmö
92 lådor sardiner (9200 burkar)	3417 kg	Agentur AB de Coen & Co Nybrogatan 25,Sthlm
5 balar med 72 st mattor från Rabat	547 kg	Nordiska Kompaniet,Sthlm
450 balar krollsplint	36265 kg	I.Eisner & Söner,Sthlm
375 balar krollsplint	29930 kg	Karl Ericssons eftr,Borås
400 Balar krollsplint	32150 kg	Heyman & Olesen,Sthlm
575 balar Krollsplint	46665 kg	O.C.Oscarssons AB, Gtbg
37 balar krollsplint	2965 kg	John J.Boyd AB, Gtbg
400 balar krollsplint	32150kg	Helgegren & Co, Gtbg

forts

ANDALUSIA 21.1.40

Last ass. i SKN -Fortsättning:

210 lådor Imperial mandel	3150 kg	Heyman& Olesen,Stockholm
240 lådor sötmandel	3600 kg	Kooperativa Förbundet,Sth
498 balar krollsplint	40150 kg	Helsingborgs TextilvaruAB
100 lådor Flamingo sardiner i tomatsås	1200 kg	Nordisk Import AB,Stureplan 19,Stockholm
76 lådor dito	2098 kg	Wahlström & Grönblad,Sthl
747 balar krollsplint	60350 kg	Rohlin & Leid AB,Hälsingb
100 balar Suerieur krollsplint	8130 kg	Göteborgs Vaddfabrik
231 balar krollsplint	17265 kg	Treco Fabriks AB, Gtbg

(Ovanstående utgör 1436906 kg last)

På ett ställe anges 75 säckar kaffe för Kaffeimport & Rosteri AB Orienten men detta är ej närmare specificerat. I en annan skrivelse anges att 13 balar mattor lastats i Casablanca, men endast 9 balar redovisas ovan. I sjöförhörsprotokollet står 29 lådor portvin och ett silverfat på 4 kg omnämnda.

SKN utbetalat 308,009:14 till lastägarna,slureglerat 28.9.40

188518:82 gick till Foderintressentföreningen för jordnötskakorna

SKN EIII 167 Assurans:

Andalusia var kaskoassurerad för 575000:- plus intresse 175000:- kr

750.000:- utbetalats av SKN till Sv.Lloyd 6.5.40

Effekter

SKN 31.1.41 utbetalat 11925:- till Sv.Lloyd för effekter,följt av 1935:- för instrument den 23.5.42

Effektersättning till änkor och anhöriga utbetalats enligt gängse normer med 1800:- för befh till Elsa Littorin och 337:50 för mässuppassaren till Danska konsulatet i Göteborg.. Theresia Reiskog kvitterat ut för Ie styrman, Maja Bengtsson i Hälsingborg för kocken, Elin Carlsson för stuert,Berta Leander för 2e maskinisten,Olav Amundsen i Oslo för sonen ,maskineleven. Fru Maja Ahren,Damernas Hattcentral, Storgatan 30,Stockholm,utkvitterat 350:- för lättmatros Ahren.

UD H 1335

Telegram UD till Gen.konsulatet,Hamburg,2.2.40

" Undersök och telefonera om möjligt idag huruvida Lloyds Andalusia på resa Bordeaux-Götebrog införts till tysk hamn =Cabinet "

Svar till UD från Hamburg 6.2.40

" Andalusia okaend saevael haer som Kiel = Stridbeck "

Söderblom,UD,i handbrev 8.3.40 till envoyen Richert:Berlin,bett denne förhöra sig hos tyska sjökrigsledningen. Fått svar från Berlin att OKW inte fått några underrättelser om något fartyg Andalusia....

ANDALUSIA 21.1.40



Historik

Lastångare på 1283 brton byggd 1916 vid Oscarshamns varv av stål.L.72 B.11,4 Tillhörig RedAB Svenska Lloyd (K.Bökman)i Göteborg. 2145 dw 750 ihkr triplemaskin. Levererad 29.1.16 till RedAB Göteborg-Manchester vilket hösten 1918 gick upp i Sv.Lloyd. Varvets byggnadsnummer 254. Systerfartyget Calabria,nr 255, lev. 10.6.16. Shelterdäckare med fyra (sänkt 22 6 41) lastluckor,rak stäv, elliptisk akter,2 master, 6 bommar,6 st Sieurins ångwinschar,fart 11,6 knop. Befriad från haverier, men en del dödolyckor inträffat under åren. 18.5.36 maskinhaveri nära Terschelling,måste bogseras av Röda Bolaget till Göteborg (Frithiof). den 27.6.37 prejades hon i Gibraltarsund av en Franco-kryssare och infördes till Ceuta,Marocko. Frigavs dock utan beslag av lasten. Två andraLloydare, Iberia och Valencia, fick i april 1937 sina apelsinlaster beslagtagna i Ceuta. (se Calabria 22 6 41)

KAN ha sänkts av U-55

"Eine passende versenkungsmeldung ~~liegt nicht vor~~eines U-bootes liegt nicht vor". Men Andalusia kan ha sänkts av U-55,Kapitänleutn. Werner Heidel, som den 21.1. kl.05 sänkt danska ss Tekla på 1469 brton på N. 58 18'- W 02 25'. Heidel sannolikt även sänkt Foxen c:a den 20.1. Tekla var på resa i barlast Burntisland-Aarhus och 9 man överlevde på en flotte, 9 man försvann. -U-55 återkom aldrig till sin bas. Ubåten sänktes med man och allt av H.M.S Fowey och Whitshed på N.48 30'- W.07 46'. (Rohwer & Lloyds War Losses)

ASK 21.1.40

KAPAD AV ROYAL NAVY, LEGAT 10 DYGN I THE DOWNS I HÅRT VÄDER ,MINEXPLOSOINE

Journalutdrag

Avgått Malmö ons 10.1.40 med styckegodslast destinerad till Rotterdam.
Djupg F. 12'11" - A 13'9" 20 ombv.Ankrat på Hälsinborgs redd 16.15

Tors 11.1 kl 09 lättat och forsatt.Styrt innanför 3-milsgränsen.Ankrat 15.1 utanför Halmstad.

Fre 12.1 kl 06.45 lättat och fortsatt.Ankrat för natten 16.50 utanför Buskä

Lör 13.1 kl 07.30 fortsatt innanför 3-milsgränsen.Ankrat på grund av tjocka kl 13.05 i Hållö hamn.

Sön 14.1 09.15 lättat och fortsatt.Fåttlots vid Hälsö kl 15,ankrat 21.40 vid Langesund.

Mån 15.1 04.45 lättat och fortsatt.Förtöjt 15.15 i Kristiansand.Bunkrat 80 ton och fyllt på färskvatten.

Tis 16.1 kl 07 avgått Kristiansand med lots ombord.Ankrat kl 11 på Mandals redd i W snörstorm med svår slingring och sättning.

Ons 17.1 kl 08.30 lättat och styrt inom 3-milsgränsen till kl 12.30 då kursen sattes ut i Nordsjön från Listers fyr.Hårt väder med nedisnin överspolning, slingring och sättning.

Lör 20.1 kl 00.00 7'W Ymuiden fyr prejats av 2 engelska krigsfartyg vilka sänt en officer och 11 soldater ombord.Efter undersökning av skepps-pappren beordrades prismanskapet att stanna kvar ombord och föra fartyget till Engelsk kontrollhamn.Kl 02 sattes kurs på England.Kl 17.30 ankrat vid Brake fyrskepp.

Sön 21.1 hivat upp ankaret 09 och kl 10 ankrat vid Deal Bank Buoy i hård NO vind,häftiga snöbyar med kraftig sättning och slingring som varade hela uppehållet i The Downs,d.v.s 10 dygn fram till 31.1 Kl 15 hämtades prismanskapet iland.

Mån 22.1 förnyad undersökning av last och besättning kl 11 f.m. Fartyget skakat våldsamt av minexplosioner mot sandbankarna strax utanför. Hård NO vind,snöbyar, kraftig sättning och slingring.

Tis 23.1- tors 25.1 Fartyget upprepade gånger skakat våldsamt då minor exploderade i närheten. Oavbrutet hårt väder.

Fre 26.1 kl 13 återlämnades skeppspappren och fartyget frigavs.Redan vid ankomsten till the Downs 21.1 meddelades officeren som ledde prismanskapet att vi endast hade dricksvatten för 2 dagar.Vid upprepade tillfällende förljande dagarna beställdes vatten,dels genom hissande av signaler och signalering med ångvisslan, dels genom tillkallande av vaktfartyg vars officerare kom ombord och fick veta vår belägenhet.Nämnas bör att var och en som mottagit beställning av FW antecknat detta och lovat att vattenbåt skulle komma omedelbart.

Lör27.1 Väntat förgäves på vattenbåt.

ASK 21.1.40

Tis 30.1 alla vattenfröråd tömda kl 08 ochinget vatten erhållits trots ytterligare anrop till passerande krigsfartyg.Kl 10.f.m erhölls 2 ton färskvatten från en marinbogserare.Grov NO dyning,regntjocka, svår sättning, slingring och överspolning.

Ons 31.1kl 08.45 avgått från The Downs. Under hela uppehållet därstädes var fartyget vidkänt våldsamma skakningar av minexplosioner på bankarna utanför. Kl 18.40 fått lots vid Vandelar boj och kl 22.30 ankrat utanför Vlissingen.

Tors 1.2 kl 09.15 avgått med lots ombord. 11.45 lämnat lotsen vid Midden Bank boj. Kl 20 förtöjt i Rotterdam med hamnlots ombord och assistans av bogserbåt.

Crew Lüst (Egna kompl)

Befh Torsten Lindgren, Stockholm, 10.4.99 i Sthlm
1e styrman Gösta Georg Emanuel Waern, Sthlm, 8.4.02 i Karlskrona
2e styrman Axel E.Ekman, Sthlm, 4.7.09 i Gudmundrå
Chief Erik Gustaf Landquist, Sthlm, 21.4.76 i Stockholm
2e maskinist Frans Gunnar Olsson, Malmö, 3.3.01 i Lomma
Föreståndarska G.Kock
Kokserska E.T.Andersson
Städerska K.R.Almgren
Matros A.E.M.Nilsson
Matros N.V.Andersson
Matros A.H.Nilsson
Lättmatros K.G.Jönsson
Lättmatros E.A.Lundberg
Jungman K.J.Sunesson
Eldare J.G.E.Eklund
Eldare B.E.A.Öberg
Eldare K.G.E.Karlsson
Lämpare K.E. Sunesson
Maskinelev A.A.Eriksson

Magistratsbesiktning och reparation

I Rotterdam reparerades en styrledningskedja för 142:56.
Den 4.7.40 kom Ask, befh Arvid Strömberg, till Öresundsvarvet i Landskrona och besiktigades av magistratsbesiktningsmän avseende de skador fartyget fått i The Downs vid minskakningarna. Ask dockades samma dag och utdockades 9.7 efter reparation och bottenmålning. 10 man fått bo iland i 3 nätter till en kostnad av 2:50 per natt och man. Reparationerna kostat 1870:- kr Hela backdäcket måst drivas (320 löpmeter) vilket innebar borttagande och återfastsättning av ankarspelet (fisken under spelet skakat loss med läckage

ASK 21.1.40

som följd), luftrör, spoltank, 3 wirerullar, 3 däcksglas,14 meter rörledningar mm inkl hela rörbarriären. Nytt glas insatts i 4 spräckta xxxxxxxx ventiler. För arbetets utförande måste skansarna däcksbeklädnan borttagas.

Assurans

Rederiets generalräkning till SKN 2.9.41 slutade på 13.965:02 inklusive hyror, kost & logi, krigsriskersättning, kol- & oljeförbrukning,besiktnings- & klareringsarvoden etc.

SKN ersatte 11.9.41 kr 6381:94. Sveabolaget fick stå självrisk för 7 dagar uppehållskostnader. SKN ersatt endast 1/3-del av rep.kostnaden.

Eget Historik

Lastängare på 1041 brton byggd 1908 vid Lindholmens varv i Göteborg av stål. L. 69 B.10 Tillhörig Stockholms Red AB Svea (Em.Högberg) i Stockholm, Systerfartyg till Embla.Ingen historik. Bombskadad 6.7.44 i Kielkanalen.

Krigshaverier

Se 6.7.44

GOTHIA 22.1.40

TRE DÖDADE DÅ GOTHIA TORPEDERADES UTANFÖR SKOTTLANDS NW-KUST. NIO MAN BORTA MED STYRBORDSLIVBÅT I HÅRT VÄDER. 10 MAN ILAND PÅ HEBRIDERNA.

GOTHIA 22.1.40

Telegram till Sv.Lloyd från London 25.1.40

"Generalkonsulatet emottagit följande telegram från Amiralitetet: Swedish Gothia sunk 09.45 22d january 45 W.by N. from St.Kilda stop eleven survivors landed at Bernera a.m. today 25th stop One boot with 10 men missing.Trawlers from Stornoway searching off Flannan Island where boat reported p.m. 24th stop Aircraft co-operating.Three men killed onboard =Admiralty

Telegram till UD från London ,avsänt 26.1.40 kl 11.20

"Följande bärgades: kapten Andersson,Ie styrman Lundgren,Övermaskinist ~~Rekkexxxx~~ Persson,3e maskinist,Kock Persson jakobsson, Elektriker Nilsson 2e motorman Pertz,matroserna Wiberg,Burström,lättmatros Forslund,jungman Johansson.Följande dödade: båtsman Söder, matros Lindman,jungman Grön efterforskningar pågår efter andra livbåten = Generalkonsulatet "

Rapport om sjöolycka

Avgick 17.1.40 från Uddevalla destinerad till Savona/Genua.Rumslast 2.141.728 kg torr sulfitmassa från Domsjö.Anlöpt Göteborg för bunkring och proviant. Djupg ej känt. 23 ombv.
Torpederat 09.45 22.1.40 c:a 30 sjömil SW St.Kilda på Skottlands NW-kust. Vindstilla,smul sjö, god sikt. Befh på bryggan. Utkik på backen. Förskeppet söndersprängdes,fockmasten bräcktes och föll över bryggan,winscharna loss sletos och föllo ner över bryggan.Skottet mellan rum 3 och maskin gav sig 12 personer hava ljutit döden.Pappren förlorades.

Göteborg den 8.3.40
H.Persson
Övermaskinist

Förhör med räddade i Göteborg 8-24.2.40

Ivan Wallerth, chef för rederiets Assuransavdelning,hållit förhören den 8 - 24.2.40:

Matros Forslund: Stod till rors. God sikt, vindstilla. 40-50 sjömil W St. Kilda. Utkik på backen var jungman Grön. Han klämtade med klockan en gång som signal att han såg något om STB. Befh och Ie styrman var båda på bryggan.Befh beordrade omedelbart rodret hårt BB vilken order tvärt utfördes.Jag såg en vit strimma i vattnet om STB, enligt allmän uppfattning en torped som missade sitt mål.När därefter åter rätt kurs sattes och det fattades 2° till gamla kursen inträffade en explosion kl.09.45 c:a den 22.1 Först en kraftig explosion,och tätt därefter en mindre explosion. Vid den första expl. kastades jag över ratten och när jag åter kom på fötter kastades jag omkull av den andra explosionen. ~~xxxxxxxx~~ Båda expl. inträffade mitt för fockmasten,förskeppet sprängd itu och masten med winschar kastades upp på bryggan.De som dödades var

GOTHIA 22.1.40

utkiken på backen, jungmån Grön , samt båtsman Söder,som var dagman,och höll på att vaska vitfärg på bryggan,och matros Lindman som hjälpte till med vaskningen. Befh på bryggan blev skadad i bl.a benen,axeln och huvudet. Ie styrman skadade ena ögat, fick flera revben knäckta och andra skador. Matros Wiberg skadade höger ben och fot. 10 minuter efter expl, var livbåtarna bemannade och firade. Gothia sjönk 20-30 minuter efter explosionerna I BB båt gick:Befh,Ie styrman,Chiefen,3e maskinisten,matroserna Burström och Wiberg,elektriker Nilsson, matros Forslund,jungman Johnsson,motormanPehrtz och kocken Jacobsson. I STB båt gick: 2e styrman, 2e maskinisten,stuert, 3 motormän,en lättmatros,kockeleven och mässuppassaren. BB båt satte kurs mot St.Kilda och roddes c:a 10 timmar.På natten blåste det upp. Satte då segel för att kryssa upp mot ön. Båtarna hade hittills följts åt.Då det visade sig omöjligt att nå St.Kilda beslöts i gryningen 23.1 att ändra kurs mot St.Lewis på Hebriderna. Detta signalerades till STB båt med signalflaggor,men om signalerna uppfattades kan ej avgöras. STB båt tycktes då fortfarande försöka kryssa upp mot St.Kilda. Under tisdagen 23.1 ökade vinden till storm, men B_b båt fortsatte att sgela till kl.16 då den lade bi för drivankare till kl 23 då seglingen fortsattes. Båten seglade hela onsdagen den 24.1. Kl.12 middagen siktades land. Båten seglades även natten till torsdagen 25.1 men lyckades kl.04 ta sig in i lä av en holme. Före ankomsten blossades flera gånger. C:a kl06 anlände 3 man i en roddbåt och de hjälpte till att föra båten genom ett sund in till fiskeläget Bernera.Därifrån fördes vi i bil till Stornoway. och anlände dit vid midnatt torsdag.Måndag morgon 29.1 kl.04 fortsatt med båt därifrån till Loch Nesspå Fastlandet.Därifrån fortsatt med tåg till Edinburgh dit vi kom samma kväll. Tisdag 30.1 fortsatt med tåg till Newcastle med ankomst dit kl.18. -Ingen sett Andalusia under resan Uddevalla-St.Kilda.

Matros Burström: Låg och sov på sin frivakt vid explosionen.Instämt i Forslunds berättelse.

Jungman Johnsson: Läste i kojen vid explosionen. Instämt i F.Berättelse

Elektriker Nilsson: Var på däck på väg ner i maskin. Märkte endast en explosion c:a k.09.45 den 22.1 Den avslagna fockmasten legat över bryggan.Förskppet sprängts itu och akterskeppet spruckit midskepps v vid lucka 3.

Matros Pehrtz: Vakt i mskin vid expl.09.45.Skottet till 3ans rum tryckts inåt så att massabalar blivit synliga.

Kock Jacobsson: Kastats omkull vid dörren på väg ut från köket till däck. utkommen på däck sett en vit strimma i vattnet på STB sida.Gothia sjunkit efter c:a 30 minuter,

GOTHIA 22.1.40

Pehrtz,Nilsson och Jacobsson: Befh skulle egentligen ha gått i STB båt,men måste på grund av sina skador bäras ner från bryggan och då fartyget hade BB slagsida fördes han ombord i BB båt.Båtarna firades 8-10 minuter efter explosionerna. (Upprepat Forslunds skildring av vistelsen i livbåten)

3e maskinist Herbert Persson: Låg och sov i sin hytt,då han uppfattade 2 stötar kl.09.45. Torpeden tydligen träffat akter om lucka I STB och delvis sprängt bort förskeppet. Masten och delar av winscharna låg nerfallna på bryggans BB-sida. Befh, Ie styrman, chiefen och matros Wiberg blivit skadade. Ie styrman gick först i STB båt och 2e maskinisten i BB båt.Då befh var svårt skadad och BB båt inte hade någon annan utbildad navigatör,beslöts att Ie styrman skulle gå över i BB båt medan samtidigt 2e maskinisten gick över från BB till STB båt. Båtarna var i sjön efter c:a 10 minuter.Gothia sjönk c:a 30 minuter efter expl.

Chiefen Hjalmar Persson: Befann sig på mellersta gretingen i motorrummet. Måste varit en torped. Vi hade brännolja i 2ans tank. En mina hade expl underifrån och då skulle olja runnit ut på vattnet. Skottet till rum 3 rämnade vid eexplosionen så att massablar kom in i maskinrummet. Kommen i livbåten såg jag att förmasten låg över bryggan.

Matros Wiberg: Dagman på bryggan. Såg land om BB vid expl. som inträffat ungefär vid fockmasten. Uppfattade åtminstone en explosion. Mast och winschdelar och annat skrot fallit ner över bryggans BB-sida.På fartygets BB-sida såg han en del massabåaar flyta på vattnet. Gothia sjönk c:a 20 minuter efter explosionen.

Sjöförklaring i Götebbrg 13.3.40 kl 10

Maskinchefen anmält sig för sjöförklarings avläggande eftersom ingen av däcksbefält finnes i Gtbg tillgänglig.
Samtliga journaler förlorade vid sänkningen.
Sakkunnuga Bråkenhielm och lundberg:inga frågor.

Chiefen: Mönstrat på 13.1.40.Befh och Ie styrman kvarligger på sjukhus i England. 9 man i BB båt under 2e styrmans befäl. Sedan BB båt ändrat kurs mot Hebriderna hade de 2 livbåtarna mötts på något avstånd under kryssning för olika halsar.BB båt då signalerat till STB båt för att meddela den ändrade kursen.Därefter hade båtarna avlägsnat sig från varandra och STB båt försvunnit ur sikte.Båten inte återsetts.Övertygad om att de omkommit. Båtarna varit i gott skick o välutrustade.

Matros Edlund: 4½ år till sjöss,mönstrat på Gothia julen 39. Vid expl. hade endast de tre dödats som han uppgivit. Då libbåtarna mötts xx kryssande för olika halsar rådde grov sjö vilket var orsak till att

GOTHIA 22.1.40

man i BB båt ändrat kurs mot Hebriderna. STB båt hade emellertid fortsatt på sin kurs mot St.Kilda, försvunnit ur sikte och ej mera hörts av. Genom att ändra kurs mot Hebriderna fick BB båt akterlig sjö vilket varit mindre besvärligt.

Kocken Jacobsson: Till sjöss 1928. Mönstrat på Gothia 17.10.39.
STB båt genom att fortsätta mot St.Kilda seglat mot grov sjö,medan BB båt efter sin kursändring fått akterlig sjö. Eftresom BB båt var varit i gott skick och välutrustad saknade J. anledning antaga att annat än så även varit fallet med STB båt.

Elektriker Nilsson: Upprepat vad kocken sagt. Mönstrat på Gothia 15.3.39
Till sjöss sedan 1914.

Motorman Pehrtz: Varit 5 månader på Gothia och 3 år till sjöss.Upprepat vad de två föregående sgat.

KK memorial 4.4.40

Torpederad utan varning av en okänd undervattensbåt. Ehuru ingen av de ombv sågo någon ubåt eller periskopet av en sådan,kan man av torpedbanan taga för givet att fartyget blivit torpederat.. De i STB livbåt varande männen hava sedermera aldrig avhörts, varför de nu måste anses hava förolyckats under stormen.

Ex Officio
Bo Bergström

7

SKN EVII vol 37 & 43

LASTEN

8640 balar torr sulfitmassa (Domsjö Silk)	1.410.206 kg	Mo & Domsjö AB
4320 balar torr sulfitmassa	731250 kg	Ekman & Co AB Göteborg

Lastmottagare: 2 firmor i Milano:
S.A.Viscosa Snia
Chapillon S.A. Italiana per le Fibre Tessilie Artificiali
Lossning i Genua.
Ellerman & Co försäkrat lasten i Gauthiod för 270200:- kr
SKN utbetalat 269297:66 till Gauthiod 6.3.40
Slutreglerat 6.2.41

UD HP80c 3509 Gothia krigsriskförsäkrad i SKN för 1.965.000:- kr

GOTHIA 22.1.40

CREW LIST

Befh Oscar Kristian Andersson,Lilla Björkvik,Skälderviken,15.9.82 Barkåkr.
Ie styrman Edvin Lundgren,Lidnersgatan 10,Sthlm,20.1.97 i Obbola
+ 2e styrman Bengt Backmamk, N.Gubberogatan 3,Gtbg,12.5.11 i Sundsvall
Chief Hjalmar Persson, Amiralitetsgatan 8,Gtbg,3,10,95 Torsby
+ 2e maskinist Arthur Andersson, Tornskäraregatan 19,Gtbg,26.3.08 säffle
3e maskinist Ernst Herbert Persson, Slöjdgatan 7A,Malmö,16.11.09 Malmö
+ Stuert Ture Hagman,Dahlströmsgatan 24,Gtbg,27.4.94 Göteborg
Kock Karl Erik Jacobsson, Asperögatan 6,Gtbg,4.9.12 Norum
+ Kockelev Nils Lövgren,Luntmakarg. 75,Sthlm, 2.3.08 Luleå (se sid 9-10)
+ Mässuppassare Bertil Otto Isaksson, Lundgatan 6,Gtbg, 30.4.22 Starrkärr
+ Båtsman Arön Söder, Jungmansgatan 6,Gtbg, 7.3.94 Karlshamn
+ Matros Otto Lindman, Brännkyrkogatan 13,Sthlm, 19.3.01 Tving
Matros Erik Burström, Ekhagen,Frescati,Sthlm, 12.12.96 Gävle
Matros Sture Wiberg, Dombäcksön,Husum, 15.9.13 Grundsunda
Lättmatros Karl Forslund, Östgötagatan 28,Sthlm, 25.4.11 Stockholm
+ Jungman Axel Grön, Tällsjö,Fredrika,8.3.20 Fredrika
Jungman Gunnar Johnsson, Åvägen 45,Huddinge, 16.5.21 Stockholm
Elektriker Henning Nilsson, Borgviks Bruk, 22.5.95 Segerstad
+ Ie Motorman Gösta Andersson, Köpingebro,Box 37, 27.4.16 Ingelstorp
+ 2e motorman Nils Karlsson, Smålandsgatan 24,Sthlm, 12.2.07 Ås
+ 2e motorman Johan Hansen ,% Fröken Norell, Valevägen,Sthlm,12.1.13 Bergev
2e motorman Ernst Folke Pehrtz, Mjölnaregatan 4,Gtbg, 1 1 15 Falkenberg

De flesta påmönstrat 22.12.39 inkl Befh

+ Lättmatros Paul Pedersen,Sofiegade 19,Köbenhavn,28.5.17 Taarnberg:danma

UD HP80c 3512 — 80 timmar i livbåt på Atlanten — Ny Tid 9.2.40

Kapten med bruten arm och brutet ben dirigerade kursen.

"Kocken Einar Jacobsson berättar om Gothia,lugnt,stilla utan åthävor. Vi är säkra på att vi blev torpederade. Vi såg i vattnet den smala,vitsjudande torpedstrimman. Vid den våldsamma explosionen midskepps slungades jag i däcket och kunde inte resa mig på en stund. Hela fartyget skakade och formligen vred sig när träffen kom. Tre man dödades genast. Befh skadades svårt liksom Ie styrman,Ie maskinisten och en matros. När vi jsut skulle lägga ut från fartyget i STB båt såg jag att Ie styrman var kvar ombord. 2e maskinisten hävdade att vi måste gå tillbaka och räd honom och vi gjorde så. Ie styrman blödde starkt ur sina sår. För att kunna lägga honom i vår båt gick 2e maskinisten över i BB båt,den som försvann. Gothia sjönk efter en halvtimme. Vädret var vackert,havet låg spegelblankt.På avstånd såg vi konturerna av ön St.Kilda. Vi rodde frisk på och trodde att vi skulle nå land innan skymningen. På durken i båten

GOTHIA 22.1.40

låg befh med brutet ben och bruten arm och andra svåra skador.I fören låg Ie styrman med sönderslaget ansikte och svåra blessyrer. Kvällen kom och vi nådde inte land. Kapten låg på durken och gav oss order att hålla kurs NO. Vi gjorde så. En man satt förut och spanade efter minor,eftersom vi inte visste om vi var i ett minfält. Han ropade:"En mina!" Vi gjorde en tvär gir för att upptäcka ~~minan~~ att minan var en mås som flöt på vattnet. När det dagades tisdag morgon syntes inget land åt något håll. Strömmen var för stark och hur vi rodde drog den oss med. Så blåste det upp till ett oherrans väder. Hela tiden hade vi kontakt med BB båt men nu försvann den ur sikte och vi såg den aldrig mer. Vi hade satt segel men måste ta ner det och länsa undan för vinden med ett drivankare ute. Vi hade utomordentligt duktigt sjöfolk ombord och förstklassiga materialier, annars hade vi aldrig klarat oss. Vi frös ohyggligt. Jag hade gått barfota ombord och hade inget på fötterna. Jag hade bara en kort vit rock och vita byxor på mig, allt i linne. Vi måstemed jämna mellanrum ändra ställning på kaptenen som led oerhört med sina brutna lemmar i den våldsamma sjögången. Som proviant fanns spisbröd,sardiner på burk och corned beef, men dricksvattnet ransonerades från början, för vi hade bara ett dricksankare. Hela tisdagen gick med rykande storm som fortsatte under natten och hela onsdagen. Befh började yra och även Ie styrman var illa däran. Kl.04 torsdag fick vi äntligen syn på ett fyrljus.Vi tog fram en ylletröja hällde sprit på den och använde den som fackla. Vi visste inte då att fyren var obebodd. Så kom vi då äntligen in under land,men bränningarna var våldsamma längs den klippiga kusten och båten löpte stor fara att bli krossad. Till slut lyckades vi finna lä under en klippa. Vi hade lite kaffe kvar och på det sista vattnet kokade jag kaffe.Sedan gick några man iland på recognocering.En av dem svimmade i samma ögonblick hansatte foten på fast mark. Så fick vi på avstånd se en liten båt med några flottister. Genom att blåas i kaptens och styrmnas visselpipor drog vi uppmärksamheten till oss och de tre engelska flottisterna vägledde vår båt över sundet till en ö där vi togs iland. Gungningen i livbåten de senaste dygnen hade rubbat vårt balanssinne så det gjorde oss yra att få fast mark under fötterna.Allt virvlade omkring för oss. Vi fick cigaretter .. som vi slet upp.Å vad det smakade skall jag säga. Kapten, som legat medvetslös länge, ochinte givit något livstecken ifrån sig fick vi helt plötsligt höra av:"Hit med ettbloss till mejockså,pojkar!" Vi kom rakt in i ett bröllop som firades och undfängnades med mat och dryck. Vi var alla förfrusna och bäddades ner i stugornas sängar,fick Rom,the,smörgåsar.. Trots attvi inte sovit ordentligt på tre nätter kunde vi inte somna. Tankarna irrade hit och dit. Vi hade fått veta att våra kamrater i BB båt räddats.Först när vi förts till Stoneway,en liten stad i norra Skottland, [STORNOWAY]

GOTHIA 22.1.40

fick vi veta att BB båt var försvunnen. Hemresan gjorde vi med norska ss Mira som hade 125 svenska och norska sjömän packade ombord. Om något hade hänt, hade vi varit räddningslöst förlorade. Befh, Ie styrman och matros Wiberg ligger kvar på sjukhus i England. Vi tyckte om kapten O.K Andersson. Han var lite borta på grund av sina plågor när vi rullade i livbåten, menhan hade klar kurs hela tiden:" Håll NO kurs, pojkar, så kommer vi rätt", viskade han. Och vi kom rätt till sist, säger Einar Jacobson som fortfarande går under läkarbehandling för sina skador.

UDHP80c 3512 Telegram:

London till UD 25.1.40 (Avsänt 13.57)

"34 MS Gothia sunk 11 survivors incl. captain and mate landed remote part west coast of scotland stop search being made for boat containing 10 others stop three killed by explosion stop no names yet available st inform owners tradeboard =Sw.consulate general"

Dito 26.1.40

" 35 following saved:------ stop search continues for second lifeboat = Sw Consulate general "

Dito 26.2.40

" 37 corret names killed are seamen Lindman and Grohn boatswain soder stop master states vessel believed torpedoed without warning = sw. consulate general."

Dito 27.1.40

"38 viceconsul stornoway informs following four survivors in hospital there captain aandersson chief officer lundgren chief engineer persson seaman wiberg all progressing favourably stop remaining crew all swedes leaving for newcastle sunday = Sw.consulate general"

Dito 29.1.40

"41 Gothia regret no further news of missing boat =Sw.consulate general"

Dito 2.2.40

" 45 yours 16 Gothia no news missing lifeboat =Sw.consulate general."

Dito 13.2.40

" 66 Gothia Wiberg and chief engineer Persson repatriated saturday via newcastle-bergen by Bergenske Dampskibselskab line =Sw.cons.general"

Hemkomster:

UD H 1361: 11.2.40 kom Sv.Lloyds ssIngeborg till Göteborg från Leith med 8 konsulatspassagerare inkl. 3e maskinist Persson från Gothia och 2 man från Pajala.

UD R-91: I februari 40 kom befh och Ie styrman från Gothia till Malmö med Aerotransport från Shoreham (En hemtagningsmöjlighet som stoppades den 9.4.40)

GOTHIA 22.1.40

Ekipering i Stornoway

De i Stornoway landade skeppsbrutna från Gothia ekiperades hos Murdo Maclean & Sons ltd,19 Cromwell Street,med de nödvändigaste kläderna: så t.ex utkvitterade lättmatris Forslund för £7.14.3 (som drogs av från den lagstadgade effektersättningen av SKN): 1 suit underwear, 1 suit, 1 coat, 1 pullover, 1 stcoks, 1 cap, 1 belt, 1 pair braces, 1 pair shoes.

EFFEKTER

Befh fick 2201:-, Ie styrman 1435:50, chiefen 1010:65, 2e styrman och 2e & 3e maskinisterna (för 2e maskinisten hans änka Elfrida) 787:50, stuerts änka 787:50, till båtsman Söders änka Olga 502:50,till öbriga däck 450:-, till ekonomipersonal,motormän och elektriker 337:50.

Matros Burström tagit upp "personlig skada löständer 80:- och kristallapparat 25". 2e styrmans änka Sonja fick 800:- från rederiet 19.2.40 men SKN ersatte rederiet med 787:50.

I Ie styrmans förluster ingick en kamelhårspäls 328:-, 2 uniformer med mössor 260:-. ytterrock 180:-, Royal reseskrivmaskin 320:- sextant 340:-
Befh förlorat sitt guldur med kedja 300:-, sextant 150:-, Zeisskikare 160:- två par glasögon 77:-, kontanter 35:-, uniform med 3 mössor 85:-, morgonrock och morgonskor 46:-, skrivmaskin 260:-
Även Chiefen tagit upp en skrivmaskin 300:- ,radio 100:-,guldur 350:-. fontänpenna 22:-, ritbestick 35:-

SKN vägrat betala Ie styrmans skrivmaskin

" Ersättning endast för en skrivmaskin per fartyg"

SKN i brev till Svenska Lloyd 19.4.40:

"...ingen reduktion av befh slutsumma 2201:-, men beträffande Ie styrmannens instrument mm anse vi icke att han kan erhålla esrättning för reseskrivmaskin. Det kan anses lämpligt och måhända ganska nödvändigt att en skrivmaskin finnes ombord, men då befh haft en skrivmaskin och jämväl ernåller ersättning för densamma,anse vi icke att styrmannen jämväl kan erhålla dylik ersättning.Maskinen ifråga kan icke anses erfordelig för utförande av styrmannens tjänståligganden."

(Tveksamt godkänt det höga pris 340:- som Ie styrman satt på sin sextant)

På detta brev svarade Svenska Lloyd till SKN 22.4.40

"...Enligt vår åsikt bör såväl fartygets befh,Ie styrman som övermaskinist ha skrivmaskin, enär all korrespondens,rapporter etc numera skrivas på maskin.Nämndens åsikt att skrivmaskinen icke kan anses erfordelig för utförandet av Ie styrmannens åligganden kunna vi icke dela, alldesntund nämnde person utför större delen av skrivarbetet ombord i ett fartyg. Beträffande styrmannens sextant ha vi ånyp variti förbindelse med honom, och han framhöll att sextanten var av mycket hög kvalitet samt att den var inköpt till det debiterade priset."

GOTHIA 22.1.40

SKN 24.4.40 till rederiet återsänt chiefens lista

Erkänt 1012:50 till chiefen plus 97:- för instrument men" ersättning för skrivmaskinen och radion kunna vi icke godkänna."

Sv.Lloyd återkommit 27.7.40 i brev till SKN:

"...Ie styrmannen har bevisligen medfört skrivmaskinen ombord uteslutande för tjänstens skötande och under sådana förhållanden bör han enligt vår åsikt tillerkännas ersättning för förlusten av densamma.Vi hemställa att Nämnden ville taga denna fråga under nytt övervägande."

SKN i brev till Sv.Lloyd 30.7.40

" Få vi meddela att vi icke finna någon anledning att frångå vårt tidigare nintagna ståndpunkt att såsom regel medgiva särskild ersättning endast för en skrivmaskin per fartyg. Detta så mycket mera som det i och för sig måste anses tvivelaktigt om en skrivmaskin är att hänföra till"instrument,böcker o.dyl." Principiellt skola besättningsmedlemmarnas tillhörigheter ersättas inom ramen för de maximinbelopp som upptagas i par graf I av gällande kingörelse, § 2 torde närmast ha karaktär av undantagsbestämmelse och böra tolkas restriktivt. Emellertid har Nämnden av billighetsskäl ansett sig kunna i regel medgiva ersättning för en skrivmaskin å varje fartyg." Högaktningsfullt

Sv,Lloyd skrev 31.10.41 till SKN att

NÅGON ERSÄTTNING ÄNNU ICKE UTBETELATS för kockelev Lövgren,alldenstund det icke blivit utrett till vem densamma skall utbetalas."

BB livbåt i Stornoway

Wilson & Co skrev 12.2.40 till SKN

att den livbåt i vilken "survivors reached land" har övertagits av the Receiver of Wrecks in Stornoway:" It is now lying in sound condition at Croir on the island of Bernera onthe west side of Lewis,outer Hebrides, The captain of Gothia is stillin hospital and is likely to remain there for another 2 weeks. Captain has suggested that the lifeboat should be handed over to the 3 men who rescued the survivors.Being fishermen,they would find the boat very useful,and would appreciate this recognition."

SKN 16.2.40 svarat Wilson att båten kunde överlämnas till de 3 fiskarn som en erkänsla för de tjänster de gjort besättningen på Gothia."

Den svenske vice-konsuln i Stornoway,mr A.J.Mackenzie, fick i samband härmed lägga ut £ 9.16.3....

Flotte upphittad vid Island

Telegram till UD 23.5.40 från generalkonsulatet i Reykjavik:

"21 Islaendska fiskareidag 10 till 15 sjoemil soeder Vestmannaeyra funnit oskadad flotte maerkt Gothia Goeteborg stop foeregaande dagar

paaþraeffat mycket drivtimmer = generalkonsulatet

Den 23.10.41 avkrävde SKN Svenska LLoyd uppgift om den flotte som hittats vid Island i maj 1940, om den sålts eller ej, och varför SKN inte fått pengarna. - Lloyd svarade 25.10.41 att rederiet ej hört något om denna flotte,tilläggande att det ännu inteär utrett till vem ersättning för kockelev Lövgrens effekter skall utgå. "Lövgren tycks sakna anhöriga i Sverige".

FINIS.

Egna noteringar:

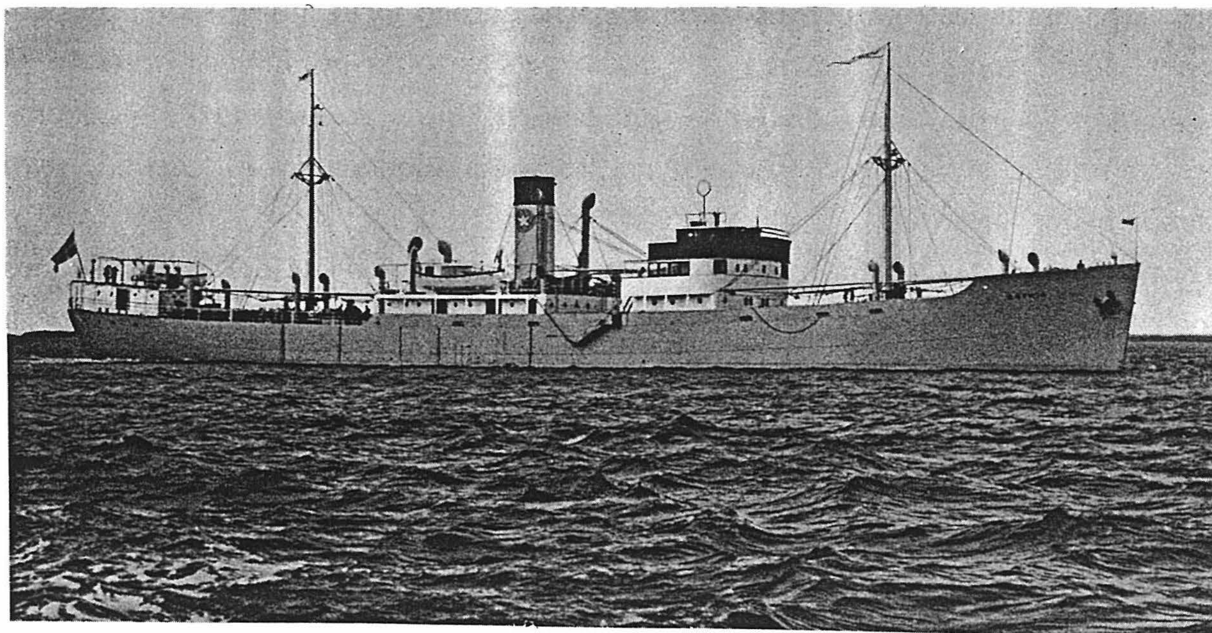
Sänktes av U-51

Gothia torpederades kl.09.45 den 22.1.40 på N.57 46'- W 09. 50' av U-51, Kapitänleutnant Dietrich Knorr, som avsköt torpeden kl. 09.33 (Rohwer)U-51,Knorr, gjorde sin sista insats den 15.8.40 då han torpederade O.H.M.S Sylvafield på resa Curacao-Clyde i konvoj HX 62 med last av 7860 ton olja på N.56 39'-W.11 16'. Av de 39 ombv dödades 2 man. Kort därpå sänktes U-51 med man och allt i Biscaya av Brittiska ubåten Cachalot (Commander Luce).

Gothia hade stora nationalitetsmärken målade på sidorna samt "Gothia- Sverige" och sikten var på morgonen den 22.1 mycket god och havet lugnt. En första torped missade genom att Gothia hann gira men då hon återtog den ursprungliga kursen kom torped nr 2 som exploderade mellan lucka 1 och 2,tvärs förmasten. En jättelik rök- och vattenpelare steg upp i 4-5 gånger masthöjden och last och skrot regnade över fartygets fördäck och midskepp. Masten krossade BB brygg-vinge då den föll och befh fick ettben och enarm brutna, medan två man på bryggan dödaes omedelbart.Därtill sprängdes utkiken förut bort (Jungman Axel Grön).I maskinrummet rämnade skottet till rum 3 och last vällde in, ljuset slocknade och vatten började snabbt stiga över ~~dxxk~~ durkarna. Vakthavande maskinist stoppade omedelbart huvudmotorerna och tog sig upp till däck. Gothia började sjunka med BB slagsida och stäven före.Slagsidan växte hela tiden fram till det hon sjönk kl. 10.05. Det sista som syntes var svenska flaggan i aktern. Befh fick bäras ner från spillrorna på bryggan, medvetslös, med krossår i bröstet och en arm o ettben brutna. Han bars nerför 2 ramponerade lejdare ner till lucka 3 och vidareupp till båtdäcket där han lades i BB båt som på gund av slagsidan var lättast att få i sjön. Enligt bestämmel-serna skulle befh tagit STB båt. 2e maskinisten gick istället över i STB-båten. Befh klockkedja hade slitits av, men en stump på 2 cm hängde kvat i knapphålet med vidhängande berlock,innehållande ett foto och en hårlock av hans hustru. Ie styrman Lundgren hade svårt skadat ryggraden

GOTHIA 22.1.40

Chiefen Persson sårats av splitter,matros Wiberg skadat benen.De flesta var tunnt klädda, flera barfota då de gick i båtarna. Cheifen skulle egentligen också varit i BB båt men gick över till STB då 2e maskinisten tog plats i BB båt för att denna båt skulle få en examnierad och arbetsför navigatör. BB-båten stod under 2e styrman Backmarks befäl. Som proviant i båtarna fanns corned beef och skeppskorpor,samt en liten vattenkagge per båt.Ingentin fanns att lindra de skadades plågor med. Befh led ohyggligt av båtens rullningar sedan det blåst upp. DÅ STB båt efter 80 timmar nått ön Bernera vid Lewis,yttre Hebriderna,siktades båten först av en flottist iland som semaforerade till den för att varna för ett rev utanför kusten. Han begav sig sedan med 2 fiskare ut i en liten båt men fann livbåten först sedan det blivit månljust. Befh.och matros Wiberg var då mycket illa däran . Sedan männen förts till en by anskaffades en skåpbil i vilken de 4 skadade transporterades 4 km på dålig väg till en landningsplats på ön. Därifrån bar de över klipporna ner till en öppen färja i en vik,togs med denna över bukten till huvudön och fraktades så ytterligare 40 km i bil till sjukhus i Stornoway. Ie styrman, som svårt sakadt ryggen, vägrade hela tiden att ta emot hjälp innan de tre andra omhändertagits. De oskadade omhändertogs av the Society for Shipwrecked sailors i Stornoway. -BB båt med 9 man siktades onsdag 24.1 från kusten vif Flannan Island men avhördes sedan aldrig mera. Trålare från. Atornoway genomsökte 24-25.1 ett vidsträckt område utan att finna minsta spår av den. - De räddade kom så småningom hem till Sverige men Befh Oskar Kristian Andersson kom aldrig mer ut i aktiv tjänst utan måste sjukpensioneras. Han avled 1944, 62 år gammal.



GOTHIA 22.1.40

Historik:
Motorfartyg på 1550 brton byggt 1937 vid Eriksbergs varv i Göteborg av stål. L.86,6 B.12,5 Tillhörigt RedAB Svenska Lloyd (K.R.Bökman) i Göteborg. Sjösatt 17.3.37, levererat 5.6.37. Open shelterdeckare med halvback och kryssa akter. Två stora lastrum med 5 luckor och ventilation för fruktlaster. Lucka 3 låg mellan brygghuset och båtdäckshuset. 2 master med 10 bommar och 10 st 3 och 5-tons elektriska winschar. I brygghuset inredning för befh,chiefen,Ie styrman och stewarden samt matsalong, röksalong,pentry och badrum mm.Övriga befälshytter och hytterna för ekonomipersonalen låg i båtdäckshuset. Akterut 2-manshytter för 14 manskap. - En 7-cylindrig 2-takts enkelverkande 2050 ihkr B&W-motor med solid injection. Tre hjälpmotorer med 53 kw generatorer. Tre de lavals oljeseparatorer. En 7 kvm oljeledad Cochran donkeypanna. IMO smörjoljepumpar.-Inga haverier under sin korta livstid,knappa 3 år. Kapten Andersson hade övertagit befälet ombord i slutet av december 1939.

PREJNING AV GOTLANDSBÅTARNA 25.1.40

HEMLIG

P.M. rörande prejning av Gotlandsbåtarna

Försvarsstabens Marinoperationsavd.

9.10.39 kl 05.55 anropades Hansa 10′Norr om Visby i mörker och dålig sikt av ett tyskt fartyg som inte kunde urskiljas.Hansa uppgav namn och destinationsort och tysken gnistade "Lycklig resa."

21.11.39 kl 24 prejades ms Gotland på resa Visby-Nynäshamn 33′N. Visby av hjälpkrydsaren Tannenberg. I 40 minuter granskades post, godshandlingar och passagerarlistor.

2.1.40 kl 02.30 prejades Hansa på resa Nynäshamn-Visby 10′syd Landsort av ett okänt tyskt fartyg och uppehölls i 40 minuter medan handlingarna granskades.

20.1.40 kl 02 Drotten 10′syd Landsort av okänt tyskt fartyg.Tyskar bordat och undersökt pappren i 45 minuter. Tysk officer frågat om det fanns engelska, franska, polska passagerare ombord och om det fanns post till England.Ifall oriktiga uppgifter lämnades skulle fartyget tagas till tysk hamn.

21.1.40 Hansa stoppats av tysk hjälpkryssare kl 23.30 10′N. Visby .Fått fortsätta efter 25 minuter.

23.1.40 Hansa prejats kl 06.55 10′N. Visby av okänt tyskt fartyg. Fått fortsätta efter 25 minuter.

25.1.40 Visby på resa till Nynäshamn stoppats kl 02.15 10′Syd Landsort av hjälpkryssaren Glückow. Prismanskap bordet och undersökt fartyget till 02.50.Namnet Laurell i passagerarlistan väckt misstank vara en fransman. Frågat efter engelsmän och polacker och om det fanns polacker på Gotland. Samtidigt som Visby låg stoppad passer Drotten på resa till Visby från Nynäshamn och anropades med morse lampa. Fått fortsätta utan undersökning.

Brev 10.2.40 från Berencreuz på UD till Arvid Richert,Berlin

Ett P.M. i saken, uppgjort av utrikesminister Östen Undén ,närslutits i avsikt att ligga till grund för en muntlig framställning vilken viceamiral Thamm kommer att göra vid samtal med amiral Steffan. Berencreuz skrivit:" Därest lämpligt tillfälle erbjuder sig,synes det önskvärt om marinattachén ,kommendörkapten Forshell, även med tyska vederbörande i Berlin kunde taga upp frågan och göra sig till talesman för de synpunkter som anföras i promemorian." Följande är ett utdrag ur Undéns PM daterat den 8.2.40: - "Det synes vara kränkande för landet och skadligt för Gotlands försvar att trafik underkastas systematisk kontroll av främmande makts örlogsfartyg, då dessa härigenom kunna skaffa sig en uppfattning om

arten och omfattningen av de transporter och försändelser av olika slag som gå till och från ön. En invändning mot denna övervakning finner också ett visst stöd i Haagkonventionen 1907, artikel XI, 2, där det säges att visitation av neutrala postförande fartyg icke må äga rum annat än vid nödtvång. Då något nödtvång näppeligen kan föreligga i detta fall, kan det, starkt ifrågasättas om icke framställningar eller protest bör göras i Berlin mot dessa upprepade prejningar och visiteringar av de i reguljär trafik mellan svenska fastlandet och Gotland gående postförande fartygen."

FRAM 1.2.40

TORPEDERAD I KULING TILL ANKARS KL. 00.45 I ABERDOUR BAY PÅ SKOTTLANDS OSTKUST. NIO DÖDADE, FJORTON SKADADE AV DE 23 OMBORDVARANDE. SJÖNK INOM 2 MINUTER, BRÄCKT VID 2:ans LUCKA. TÄTA SNÖBYAR.

FRAM 1.2.40

På resa Stockholm- W.Hartlepool i barlast, Djupg. - WB c:a 700 ton.
23 ombv. Redare Konsul Harald Jeansson, Gustaf Adolf Torg 14,Stockholm.
Torpederad kl.00.45 torsdag 1.2.40 till ankars i Aberdour Bay utanför Roshertey Bay,nära Kinnairds Head, på Skottlands ostkust i hård SO kuling med snöbyar. 3e styrmans vakt. Utkik på bryggan
9 dödade, 14 skadade.

xxx xxxx xxx

Fartyget avgick från Stockholm den 13.1.40 pch anlände 24.1. till Vinga i och för byte av befälhavare. Avgick från Göteborg den 26.1. -Tisdag 30.1 gått till ankars 2-3 distansminuter utanför Roshartey på grund av SO kuling. Onsdag 31.1.kvarlegat till ankars i SO kuling. Tors.1.2 kl 00.45 hördes en dov explosion ochkändes en kraftig skakning i fartyget som klövs i två delar, sannolikt torpederat. Samtliga ombord förutom vakten lågo till kojs. Omedelbart efter explosionen rusade jag ut på däc och såg då att de som befunnit sig midskepps också kommit ut på däck. Jag fann på båtdäcket att livbåtarna jämte 2 jollar voro bortsprängda. I samma ögonblick sjönk förskeppet och akterskeppet sjönk hastigt i förlig riktning med växande STB slagsida. Inalles 10 man samlades då vid flotten på lucka 4, tog plats på denna och inväntade att akterskeppe skulle sjunka och flotten flyta klar. En av dessa 10 man omkom. Vi övrig drevo i 36 timmar innan vi togs upp av en trålare och infördes till Kirk wall. Enligt vad jag senare erfarit ha 5 man,vilka befunno sig förskepps räddats på förliga flotten.Dessa blevo c:a 12 timmar efter torpederingen upptagna av en trålare och införda till Skotsk hamn.

E Henriksson
Ie styrman

Förhör på vice-konsulatet i Leith 7.2.40

London 26.2 40 översände generalkonsulatet i London till Hans Excellens Herr Ministern för Utrikes Ärendena i Stockholm följande skriftliga förklaringar rörand Frams undergång som avgivits på vice-konsulatet i Leith konsul G.Macke, av sjömännen Erik Nilsson, Gunnar Viklund,Sven Erik Mörk och Svante Bergquist. (Översändes till KK för kännedom av J.Setterwall, UD,4.4.40)

1) Vi ankrade för dåligt väder den 30.1 kl.10 fm. Den 1.2 klockan ett på natten blev vi torpiderade.Det måste ha varit en torped,därför vi låg inte så långt ifrån land och vinden kom från land.Vi som låg förut i skansen rusade ut på däck till en flotte som låg på fördäck. Efter omkrin en eller två minuter bröts fartyget utav vid 2ans lucka och sjönk. Jag för min del följde med ner med båten men kom upp och simmade till flotten där vi efter en stund blev 7 man. Två utav dem dog på flotten och spolades överbord. klockan tre e.m. efter fjorton timmar tog en

FRAM 1.2.40

trålare upp oss och gick in till Buckie där vi erhöllden allra bästa vård.

Leith den 7.2.40
Eric Nilsson
Matros.

2) Den 30.1 kom vi till Aberdeen och lade oss för ankar kl.10 f.m. och den XX XXXXXXXX 1.2 kl.1 fm hörde vi inne på däcksskansen ett väldigt brak och båten skakade så vi som satt inne i skansen for upp i taket och sedan gick vi ut och då hade båten börjat sjunka,så vi skulle försöka taga oss upp till midskepps men det var omöjligt så vi fick försöka komma till flotten men då hade hela förskeppet gått till botten så det var bara fören uppe,för båten gick mitt utav. Vi var 7 stycken som lyckades taga oss fram till flotten men 2 stycken spolades överbord av den hårda sjön,och sedan fick vi driva omkring till kl.3 e.m. då vi blev upptagna av en trålare som förde oss iland i Buckie och blev intagen på ett sjukhus.

Leith 7.2.40
Gunnar Viklund
Lämpare

3) Vi ankrade för dåligt väder den 30 januari då vi droppade ankar kl 10 fm. Vid ett-tiden på natten till den 1.2 hördes en väldig detonation som måste härröra från en torped. Då vi lågo nära land och vinden var från landsidan och kan det därför vara uteslutet att det var en mina. Jag grep tag i en på fördäck stående flotte och orkade tillsammans med några andra av besättningen kasta mig op på densamma. Vi var från början 7 man på flotten men två av dem dogo nästan omedelbart de kommit upp på flotten.Den ena spolades bort av den hårda sjön nästan strax , den andra låg kvar i ungefär 12 timmar. Efter 14 timmar hittades vi av en trålare och infördes til land.

Leith 7.2.40
Sven Erik Mörk
Jungman

4)Vi ankrade för dåligt väder den 30.1 då vi doppade ankars kl.10 förmiddag. Vid ettiden på natten till den första februari hördes en väldig denotaion,varvid jag kom upp på en flotte där det var 6 man förut. Varvid två man dog på flotten.Klockan halv tre på eftermiddagen tog em trålare upp oss,där vi fick det varmt och skönt.Sedan kom vi till sjukhuset där de pyslade om osspå alla möjliga sätt.

Den 7.2.40 Leith
Svante Bergkvist
Lämpare

UD HP 80c 3509: Mars var krigskaskoförsäkrad för 775000:- kr.

FRAM 1.2.40

Sjöförklaring i Göteborg den 26.2.40 kl.10.15

Anmälan ingivits av Ie styrman C.E.Henriksson eftersom befh omkommit.
Sakkunniga: Bråkenhielm och lundberg.
Ie styrmans biträde, advokat Rolf Leman,ingav en skiss utvisande Frams ungefärliga läge till ankars vid tiden för explosionen samt den väg akterflotten drivit innan de å densamma varande besättningsmännen blivit räddade. (Skissen ej bifogad)

Ie Styrman Henriksson: I närheten av Fram hade ytterligare några handelsfartyg legat till ankars. Alla skeppspapper och ägodelar gått förlorade Vakthavande vid explosionen var 3e styrman Kjellin och jungman Jönsson. Explosionen inträffat ungefär på akterkant av rum 2 vid maskinskottet. Befh sannolikt legat till kojs i sin sovhytt i salongshuset där även föreståndarskan haft sin hytt. De måste ha dödats vid explosionen. Mässpojken Norbeck hade varit bland de 10 man som befunnit sig invid flotten på lucka 4 då fartyget sjönk.Sedan fartyget sjunkit hade Norbeck fått ett slag av någon sönderssprängd del av lastluckan och sjunki Henriksson inte sett till eller hört av någon av de övriga 6 saknade. Av de på akterflotten räddade hade jungman Jönsson fått ett krossår i vänstra skuldran och 2e styrman skadat högra skuldran.Alla på denna flotte hade fått frostskador , en del svåra ,en del lättare. SSedan flotten drivit en stund hade Henriksson uppfattat två svaga detonatione som antagligen härrörde från ytterligare torpederingar. Trålaren som räddade dem på akterflotten var Hekla av Grimsby.

2e styrman Jönsson: Då Fram ankrat hade vi lodat 17 famnar på ankarplatse Väckts i sin koj av ett fruktansvärt brak ochkänt stark lukt av krutrök. Dörren klämts fast men med hjälp av 3e styrman hade han lyckats få upp den.Salongshuset,bryggan och skorstenen var bortsprängda. Skyndat till flotten på lucka 4.Då akterskeppet sjönk sprängdes 4ans lucka, på vilken flotten stod,sönder, varvid mässpojken antagligen dödats av ett slag i huvudet.Jönsson, som samtidigt fått ett hårt slag på höger axel,hade gripit tag i mässpojken med höger hand för att söka bärga honom men hade dragits ner under vattnet och på grund av skadan i axeln måst släppa mässpojken,som sedan ej synts till. Ej sett till någon av de övriga saknade. Befh och föreståndrskan har troligen dödats omedelbart av explosionen.

3e styrman Kjellin : Haft vakten från midnatt 1.2 och var vid explosioner på väg mot STB-gången. Träffats i huvudet av något föremål och fallit omkull på däck helt omtöcknad. Bryggan och karthytten samt skorstenen varit helt bortsprängda.Då han repat sig skyndat till akterflotten.

FRAM 1.2.40

På denna hade även räddat sig 1e och 2e styrmännen,2e och 3e maskinisterna smörjare Dufva, kocken och jungman Jönsson. Kunde ej erinra sig om även mässpojken uppehållit sig på flotten.

Ie maskinistem77Hansson: Låg till kojs vid explosionen. Dörren klämts fast men lyckats xxxxxxxxx bryta sig ut med hjälp av 3e maskinisten och skyndat till flotten på lucka 4.

3e maskinist Stubbe: Satt i sin hytt tillsammans med 2e maskinisten vid explosionen. Hjälpt till att befria Ie maskinisten som blibit instängd i sin raserade hytt. Skyndat till akterflotten. Omedelbart före explosion hört ett surrande ljud,påminnande om ljudet från en flygmaskin,och det är troligt att ljudet härrört från en torped.

Matros Nilsson: Låg till kojs i förskansen och skyndat till flotten på lucka 2.Sedan fartyget brutits midskepps och förskeppet sjunkit lyckats klänga sig upp på flotten jämte matros Norman,jungman Mörk, eldarna Johansson och Chojniak samt lämparen Wiklund och Bergkvist. Alla var bristfälligt klädda och flotten som fått ett par tunnor skadade vakade dåligt i sjöhävningen och överspolades oupphörligt. Matros Norman och eldare Johansson frusit ihjäl och deras lik efter hand spolats överbord. Innan förskeppet sjönk uppehöll sig på flotten ytterligare 4 man som sannolikt drunknade då flotten drogs ner.Dessa 4 var matros Lövlimo,Matros Johansson, eldare Nilsson och jungman Jansson. Flotten drev för vind och sjö ut till havs och föst vid 15-tiden den 1.2 räddades de 5 överlevande av trålaren Viking Depth av Aberdeen som införde dem till Buckie

Jungman Jönsson: Haft vakttjänst från midnatt och stod vid explosionen vid kabyssdörren för att dricka kaffe. Större delen av salongshuset sprängts bort. Skyndat till akterflotten.

Ingen av vittmena iakttagit drivminor vid ankarplatsen.

KK memorial 6.4.40

...torpederad utan varning av okänd undervattensbåt. Fartyget ,som låg uppankrat inne under Skotska kusten, med vind, sjö och ström kommande från land, kan icke hava fallit offer för vare sig en förankrad eller drivande mina.Ett par av besättningen har även hört det karakteristiska surrande ljud som vid flera tillfällen iakttagits av överlevande omedelbart före torpeden träffat fartygssidan. 2e styrman hade även förmärkt lukten av krutrök när han efter explosionen utkommit från sin hytt.

Ex officio

Bo Bergström
Sjöteknisk konsulent

FRAM 1.2.40

CREW LIST

+ Befh Sven Erik Rane,Östen 3,Ystad, 3.12.82
Ie styrman Carl Emil Henriksson-Hernefeldt, Boden, f-1901 t. sjöss 1918
2e styrman Nils Julius Jönsson, Nyhamnsläge, 51 år 8 mån. ombord
3e styrman Per Axel Kjellin,Anundsjö, -32 år (f.-08) (15.5.39)
Ie maskinist Hans Hansson, Nogersund,Sölvesborg, 62 år.På Fram sedan 42
2e maskinist Stig Oskar Hedberg,Aspudden
3e maskinist Elis Ewald Stubbe, Utbyled,Göteborg, 32 år (En månad ombo
+ Föreståndarskan Svea Antoinetta Hansson, Österlånggatan 29.Sthlm,1.9.85
Kock Bertil Frans Edvardsson, Skövde
+ Mässuppassare Olof Edvard Norbeck, Sannadalsvägen 20,Gröndal,18.3.22
Matros Erik Valdemar Nilsson, Gävle, 40 år (7 år t sjöss,2 veckor ombor
+ Matros Ivar Napoleon Johansson,Grebbestad, 31.1.08
+ Matros Karl Fredrik Ragnar Norman,Artillerigatan 52,Sthlm,14.11.92 ~~i Trondheim.~~
+ Matros Oskar Lövlimo,Västmannagatan,Sthlm, F-12 i Trondheim
+ Jungman Sture Vitalis Jansson, Edelkranzvägen 19,Mälarhöjden,19.2.15
Jungman Sven Erik Mörk, Stockholm
Jungman Johan Börje Ragnar Jönsson, Runsten,Öland,19 år (5 veckor ombor
+ Eldare Sven Emanuel Johansson, Västerlånggatan 81,Sthlm,22.1.05
+ Eldare Erik Gunnar Herbert Nilsson,Stehag, Rönneholm, 29.10.14
Eldare Edvard Chojniak, Statslös Polack
Lämpare Gunnar Valdemar Wiklund, Frånö
Lämpare Erik Svante Bergkvist, Hofors
Smörjare Johan Fredrik Dufva,Stockholm

Egna noteringar: Befh och föreståndarskan dödats i sina hytter i salongshuset, mässpojken dödats av en lastlucka, eldarna Nilsson och Johansson drunknat när förflotten drogs ner, matros Ivar Johanson & matros Karl Norman frös ihjäl på förflotten, matros Lövlimo och jungman Jansson försvunnit när förflotten drogs ner.

UD HP 80c 3512

Telegram London till UD 2.2.40

"%46SS Fram owner H.jeansson sthlm sunk yesterday after explosion scottish eastcoast stop 4 swedish one polish seaman rescued by trawler now in hospital stop inform owners tradeboard =Swedish Consulate General ="

Dito 2.2.40

" 48 our 46 Fram stop following five saved after 14 hours at sea on raft seamen erik nilsson sven erik mork coaltrimmers gunnar wiklu

FRAM 1.2.40

erik bergquist all swedish and polish fireman edouard chojniak stop last mentioned has two broken ribs stop all swedes well except shock and exposure will leave hospital Buckie monday stop nilsson believes ship torpedoed without warning stop remainder crew 19 men one woman feared lost when ship sank in one minute =Sw.Consulate general

Dito 4.2.40

" 51 our 48 Fram following 9 crew rescued yesterday chief officer henriksson second nils johnsson third kjellin chief engineer ~~hansson seci~~ hansson second hedberg third stubbe greaser duva cook edvardsson deckboy ragnar johnsson stop all in hospital for examinatøon stop captain and chief steward reported killed stop inform owner names rescued - Sw.consulate general

Dito 5.2.40

" 56 your 20 Fram stop nine survivors in hospital kirkwall stop Stubbe edvardsson duva hedberg kjellin all have frostbitten feet and minor injuries progressing well stop four swedes hospital Buckie completely recovered can be repatriated from leith to denmark wednesday stop wire if qwners wish they stay for maritime declaration stop no news missing crew =Sw.consulate general"

Dito 7.2.40

61 our 56 Fram chøef engineer hansson informs over telephone all survivors progressing well stop matron hospital states deckboy ragnar jönsson suffers from wound shoulder but condition satisfactory stop according hansson torpedoe hit near captains saloon and cut ship in two stop forepart sank immediately stop captain and stwward prpbably killed by explosion stop 4 swedish seamen x landed buckie leaving for swøden via esbjerg copenhagen this week stop = Sw.consulate general

Dito 13 2.40

67 ours 21 Fram stop evidence obtained seamen nilsson mork viklund bergquist all four repatriated saturday via newcastle bergen = Sw.Consulate General

---

Brev Generalkonsulatet, London till UD, dated 2.2.40

"I anslutning till bifogade telegramavskrifter får jag vördsamt meddela att beskickningen idag kl.11 fm mottog följande telegram från Amiralitetet:

" Fram sheltering in Aberdour Bay when 1 a.m. 1.2. explosion amidships sank immediately stop 4 swedes one pole survived and two dead bodies picked up by trawler yesterday afternoon stop all 5 survivors in hospital at Buckie =Admiralty "

forts.

FRAM 1.2.40

Forts. brev 2.2.40

Generalkonsulatet har varit i telefonförbindelse med matrosen Erik Valdemar Nilsson som bekräftade Amiralitetets skildring av olyckan och hölle för troligt att alla övriga 20 ombordvarande omkommit vid explosionen eller då fartyget sjönk inom loppet av en minut efter explosionen. Katastrofen hade inträffat kl.01 den 1.2 och de fem överlevande hade drivit på en flotte till kl 14 samma dag då de anträffades av en trawlare och landsattes i Buckie, Banffshire, varest de omedelbart inlagts på Seafield Cottage Hospital. Den polske eldaren har fått ettpar revben brutna och kommer eventuelltatt överflyttas till ett större sjukhus i Banff."

L.Jeänsson AB ,Stockholm, i brev till UD 24.2.40

" Åberopande telefonsamtalet idag med byråchef Setterwall skulle vi vara tacksamma om UD godhetsfullt ville undersöka vart de två döda personer vilka omnämnas i generalkosnulatets skrivelse såsom varande "picked up by trawler" ,tagit vägen,vilka namnen på dess äro,samt var de blivit begravda. Då emellertid icke annan uppgift om dessa 2 personer förut erhållits,förmoda vi, att ett misstag föreligger,men under alla förhållanden måste vi förvissa oss om huru härmed förhålle sig. Som vi nämnde i telefon skulle namnet på den trålare som tog upp de 5 överlevande ,vilka infördes till Buckie,vara "Viking Dipps".

Effekter

Sedvanlig statlig nerbantning av ersättningsbeloppen till de fastställda SKN godkänt 1800 till Befh men prutat ner begärda 1358 för Ie styrman till 1012:50.

2e styrman	begärt	1135:-	fick 787:50
3e styrman	-"-	1386ü-	fick 787:50
Chiefen	-"-	1816:-	fick 1012:50
2e mask.	-"-	1148:-	fick 787:50
3e mask.	-"-	895:-	fick 787:50
Lämpare Wiklund	-"-	848:-	fick 337:50
Lämpare Bergquist	-"-	848:-	fick 337:50 osv

Chiefen hade en cykel bland sina tillhörigheter ombord,värd 275:- lika mycket som " en radio,alldeles ny" , och tog uppp bl.a: "Kontant, i rena pängar 250:-, olika sorters privata pängar 300:- persianmössa 60:- och "Värden som aldrig kan återfås 150:- "

Kocken Edvardsson listade bl.a ny sportkostym 85:-, skidbyxor 18,- 2 par glasögon, körkort och idrottsmärke 50:-

Jungman Sture Vitalis Janssons änka ingrid tog upp vigselring 40:- och landgångskosrtym 110:-

FRAM 1.2.40

Effekter, forts

Smörjare Dufva förlorat Världsatlas 5:-, Cassels dictionary 20:- armbandsur 18:- och glasögon 10:-

Lämpare Bergkvist hade en motorhuva för 8:50 och klocka 78:-

Lämpare Wiklund :orienteringsutrustning 30:-, kompass Silva 15:- skidkostym värd 35:-, ett par skidpjäxor 23:-, två sportkostymer 150:- och ett armbandsur i guld 147:-

---

Egna noteringar:

Torpederad av U-13 .

Fram torpederades kl.01.43 tysk tid den 1.2.40 på lat.N 57 43′- W.02 06′ av U-13, Kapitänleutnant Max Schulte. Denna u-båt sänktes i sin tur den 31.5.40 i Nordsjön (i höjd [No] med) Newcastle av H.M.S.Weston. [sloop] N. 52°29′- O. 01°02′

Fram hade då hon sänktes stora national-itetsmärken målade på bogar och låringar och svensk flagga jämte "FRam-Sverige" målade midskepps. Överresan från Bergen hade tagit 3 dygn för det barlastade fartyget i hård kuling till storm med snötjocka. Det hårda vädret fortsatt även sedan hon ankrat upp vid kusten. Då hon sprängdes av U-13,s torped låg alla ombord utom vakten och sov i sina hytter. Vid den plötsliga explosionen bräcktes skrovet midskepps på akterkant av lucka 2,brygga,karthytt och salongshuset med befh och förestånderskans hytter på undre bryggan sprängdes bort tillsammans med skorsten, livbåtar och 2 jollar på båtdäck. I ett regn av skrot och stålsplitter sjönk förskeppet vertikalt inom 60 sekunder. Av frivakten i förskansen, 11 man, lyckades 7 man i nattdräkter nå förflotten i samma ögonblick allt sjönk under dem.Övriga i skansen drogs ner eller kom aldrig ut. -Akterskeppet höll sig flytande 1 25 minuter på ~~xxxxxxxxxxxx~~ det aktre maskinskottet. innan det tippade över och sjönk. Då förflotten påträffades av en trålare vid 14-tiden hade 2 man som frusit ihjäl spolats bort för länge sedan De 5 överlevande hade frusit ~~xxx~~ nästan till döds i överspolning, kuling och sträng köld. Ingen proviant funnits på flotten utöver en uppblött burk kex. Färskvattendunken var bottenfrusen. -Akterflotten drev till havs i mörker och snötjocka med 10 man,hopkrupna bredvid varandra i sittbrunnen,överspolade och stela av köld. Männen slickade ~~xxxxxxx~~ i sig snö som yrde in överallt, något annat fanns inte som kunde lindra hunger och törst. Nästan alla var utan kläder på kroppen eftersom de kommit uuprusande på däck direkt från kojerna. Händer och fötter började förfrysa. ~~xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx~~ Kl.11 fm fredag 2.2.passerade en trålare flotten på c:a 800 meters avstånd utan att upptäcka den trasa på en stång de nödställda försökte vinka med. Tidvis utplånade snöbyarna all sikt och kölden var sträng. Först efetr 36 timmar, vid 11-tiden ~~xxxxxxxxx~~ lördag 3.2 blev

FRAM 1.2.40

de observerade från en trålare på väg mot norra ishavet som dirigerats till platsen av ett RAF-plan som spanat in flotten. Efter att ha suttit med vatten till midjan i flottens sittbrunn i 1½ dygn hade männen inte mycket krafter kvar, men det lyckades dem att med linor om livet rulla över till trålaren då flotten i sjöhävningen lyftes i jämnhöjd med trålarens däck. Trålaren gick in till Kirkwall där samtliga fördes till sjukhus. Männen omtalade att de redan 3 timmar efter torpederingen sett 2 trålare endast 500 meter från flotten, men deblev inte sedda.- Några av de räddade från Fram fick men för livet av sina skador . En av dem var chiefen Hans Hansson ,som varit på Fram sedan 1922 då han besiktigat henne vid inköpet från Danmark, och som avled 1943 efter 3 år som invalid.

HISTORIK

Lastångare på 2760 brton byggd 1897 vid Sir Raylton, Dixon & Co i Middles brough av stål. L.94,8 B.13,1 Tillhörig Ånf.AB Kjell (J.Jeansson) i Stoc holm. Inköpt som Russ okt 1922 från det Dansk-Russiske d/s A/S i Köpenhamn av Ång.AB Kjell i Kalmar,som senare flyttade till Stockholm.925 i (Ex.Russ) Three-island-typ med 4 luckor,2 master och 4 lastbommar.Ångwinschar. Inga större haverier noterade. Skans i backen.Övrig inredning i brygg-och båtdäckshusen midskepps.

MERTAINEN 3.2.40

TYSKT FLYG I AKTION VID ENGLANDS OSTKUST - EN FÖRANING OM KOMMANDE TIDER
ATTACKER MOT 27 FARTYG LÖRDAG DEN 3 Febr 1940.

Rapport

Avgick Mån 29.1.40 från Antwerpen destinerad i barlast till Newcastle o/Tyne för att lasta koks för Göteborg. Djupg F 8′6″ - A 15′8″. 35 ombv 1700 ton WB.

Lör 3.2 bombad av tyskt plan kl 11.45 c:a 4 naut mil ONO Flamborough Head på Englands ostkust. Vind SO 5 Beaufort, mulet, god sikt. Befh vakt. Utkik på backen. En bomb exploderade på båtdäck om STB och tryckte ner detta så att däcksbalkarna kröktes. Ena långsidanoch akterkanten av förliga bunkerluckan om STB söndersliten. Ingen skadad. Orsak: kriget.

Journalutdrag

Avgick från Antwerpen kl 10 tis 30.1.

Tors 1.2 anlänt till the Downs redd och ankrat kl 14.45.

Fre 2.2 kl 10 kontrollofficerare varit ombord Fått tillstånd att fortsätta till destinationsorten. Kl 11 hivat upp och fortsatt.

Lör 3.2 kl 11 gjorde 2 tyska plan en runda kring fartyget och det ena öppnade eld med sitt maskingevär, dock inte direkt mot fartyget. Planen försvunno sedan. Vid 12-tiden kom åter ett tyskt plan inflygande förifrån på så låg höjd att det just klarade förliga masttoppen och fällde två bomber. Den första träffade förkanten av båtdäck om STB, studsade tydligen föröver mot bunkerluckan och exploderade där. Den andra bomben föll i sjön vid sidan av poopen. Stopp & full back slogs i maskin och livbåtssignal blåstes i ångvisslan. Då farten stoppats upp sjösattes livbåtarna vilket gick lyckligt trots hög sjögång. Hela besättningen gick i båtarma som sedan höllos i närheten av fartyget för att se om planen skulle återkomma. Efter c:a en timme kom 3 engelska plan till platsen och kretsade runt Mertainen och man beslöt då återvända ombord. Befh, chiefen, 2e maskinisten, 2 man av däcksfolket, stuert, en eldare och salongsuppassaren returnerade ombord och de manövrerade fartyget vidare ut till sjöss. Resten av besättningen beordrades sedan ombord av befh. ~~och båtarna tilltagades~~. Under tiden besättningen gick ombord kom Flamborough livräddningsbåt tillplatsen och meddelade att tyska plan fortfarande opererade på kusten. Det beslöts att försöka få fartyget in till Scarborough och på förfrågan kom 2 man från livräddningsbåten ombord för att assistera i navigeringen. Fartygets livbåtar firades nu akterut och under tiden kom ytterligare 3 man från livräddningsbåten ombord och meddelade att den skuule medfölja in till Scarborough. Komna ca 5 sjömil på väg vände dock livräddningsbåten och gick tillbaka till Flamborough Head. Utanför Scar-

MERTAINEN . 3.2.40

borough kallades på lots och en sådan kom ut och upplyste att vattendjupet i hamnen var 16' vid högvatten. Att under detta förhållande gå in i hamnen var icke möjligt utan beslöts iställlet att i skydd av mörkret fortsätta till destinationorten. Newcastle Livbåtarna togos ombord och resan fortsattes kl 17.15 med de 5 av livräddningsbåtens manskap ombord.

Sön 4.2 kl 12 anlänt till Tyne och förtöjt vid anvisad plats.

Mån 5.2 assuransens ombud i Newcastle-on-Tyne varit ombord och besiktigat skadorna och skall föranstalta om reparation av bunkerlucknas karm. Skadorna å båtdäcket få anstå tillsenare.

Ombord den 5.2. 40
John Ek.
Befh

Maskindagboken

Lör 3.2 FF 09.40. ST 11.45 FB 11.46 ST 11.47 Lämnat fartyget efter flyganfall Åter SF 13.20 stopp 13.25 sakta fart 14.09 etc

---

Sjöförklaring i Göteborg lör 9.3.40 kl 10.45

Sjömanshusombudsman Reinh Bråkenhielm & kapten Magnus Lundberg sakkunniga. Ingen upplsyning påkallad ur teknisk synpunkt.

Befh Ek: Planen var tyska med svarta kors. Mertainen haft neutralitetsbeteckningar målade på sidorna och falggor målade på luckpresenningarna vartill en svensk flagga varit utlagd midskepps. På grund av sjögången knäcktes 8 bord på BB livbåt vid ombordtagandet. Den bomb som fälldes mot båtdäck tydligen endast delvis exploderat enär det efter explosionen påträffades gult stoff på däcket som uppenbarligen hörrört från bomben. Skärvor av bomben förvarades alltjämt ombord å Mertainen.

1e styrman Pettersson: Upprepat exakt det befh redan sagt.

Chiefen Andersson: Haft vakten i maskin och därför inte sett planen.

Matros Westerman: Frivakt. Varit på däck. Inte lagt märke till planens beteckningar.

Jungman Nilsen: Utkik på backen, Varit 2 månader ombord. Planen var tyska.

KK memorial 12.4.40

Tyska flygmaskiner öppnade eld med maskingevär och fällde dessutom bomber av vilka en träffade fartyget. Inga personer skadades vid anfallen.

Ex officio
Bo Bergström

Dokumentationen av denna obetydliga incident belyser hur nytt detta var i febr 1940 med tyska plan som anfaller fartyg till sjöss tätt inpå Englands kuster.

MERTAINEN 3.2.40

Crew List (Egna kompl)

Befh John Ragnar Eugen Ek, Kaptensgatan 21, Göteborg, 6.9.96 (20.12.39)
1e styrman John Mauritz Pettersson, 19 Victoria Rd,PorttTalbot, 2.2 89
2e styrman David Johan Berggren, Ängby, Bromma, 13.7.89
Chief Nils Ivar Andersson, Mellanvägen 5, Sävedalen, 5.3.91 (3 år ombord)
2e maskinist Nils Albin Lindahl, Höganäs, 15.9.85
3e maskinist Gustav Sandell, 4.10.08
Telegrafist Harry Lars TheodorMoreau, 12.10.06 (Svensk)
Timmerman Arnold Mensen, 22.10.11 (N)
Matros Rudolf Westerman, 21.5.09 (Est)
Matros Einar Puikkanen, Heinola, 19.11.03 (Finsk)
Matros Per Regnar Alftberg, 30.6.00
Lättmatros Nils August Olofsson Fors, 17.5.18
Lättmatros Edvard Martin William Dalkvist, 28.8.14
Lättmatros Michal Kadziolka, 22.9.13 (Polack)
Matros Pawel Czamlaj, 5.11.09 (Polack)
Jungman Peter Mikael Rishaug, 29.6.21 (N)
Jungman Roald Sigmund Nilsen, 15.3.23 (N)
Jungman Sigurd Berteus Simonsen, 9.2.21 (N)
Donkeyman Henning Robberstad, 4.10.04 (N)
Smörjare Ruben Per Israel Öberg, 5.12.00
Smörjare Herulf Olai Larsen, 16.12.20 (N)
Eldare Norval Paulsen, 30.7.03 (N)
Eldare Hans Iversen Sunde, 22.5.01 (N)
Eldare Arne Margido Madsen, 7.4.99 (N)
Eldare Arne Mortensen, Fagernes,Narvik, 7.12.15 (N)
Eldare Arne John Andersson, 2.11.02 (Sv)
Eldare Egon Gillis Napoleon Bergquist, 23.7.11 (Sv)
Lämpare Eve Bertil Nilsson, Tostarp, 27.1.15
Lämpare Gustav Andreas Qvarfordt, 30.6.12 (Sv)
Stuert Victor Henriksson, Göteborg, 21.7.87
Kock Karl Olai Aas Tennås, Narvik, 12.9.14 (N)
Kockelev Karl Erik Gille, 4.3.18 (Sv)
Salongsuppassare Egil Iversen, 28.7.20 (N)
Mässuppassare Kaare Antonius Olsen, 8.6.19 (N)
Skansuppassare Reidar Johnsen, 16.10.24 (N)

=(Se även crew list 16.4.40)

MERTAINEN 3.2.40

Ch telegram från UD till Londonbeskickningen 4.2.40

Enligt Londontelegram Svenska Dagbladet idag svensk 6000-tonnare förmodligen felaktigt benämnd Maria utsatt för tyskt flyganfall och övergiven besättningen utanför Engelska kusten Telegrafera =Ministry Foreign Affairs.

Telegram London till UD 5.2.40

55 Steamer referred to may be Mertainen of Stockholm which was bombed and machinegunned by Greman aircraft saturday off British eastcoast stop One bomb hit but no casualties as crew had taken to lifeboats stop Mertainen reched port yesterday with all crew stop was not in convoy =Sw Consulate General.

SKNEIII 167

Bråk med besättningen

Befh Ek skrev 5.2.40 till Bramwell,Clayton & Clayton(Solicitors)

Dear Sirs, I have made enquiry from each of my officers and from each member of the crew as to whether any of them at any time stated to the lifeboatmen that they were not going back onboard and that they wanted the lifeboatmen to tow them ashore and they all informed me that they made no such statement and made no such requests.

Yours very faithfully

John Ek

Statement

I catgorically deny that there was any trouble or anticipated trouble with my crew. It is ridiculous for the salvors to suggest that they put 5 men onboard my ship because of anticipated trouble with the crew. At no time was our vessel in any risk however slight of being forced or driven ashore. Our vessel had a full head of steam and was under perfect command at all times. John Ek

Master ss Mertainen

Captain Eks statement before Bramwell ,Clayton & Clayton
Newcastle upon Tyne 5.2.40

(I anledning av bärgarlönskrav från Flamborough livräddningsbåt)

About 11 a m 3.2.40 my vessel was 9-10 miles south of Flamborough Head,when the chief officer on the bridge blew down the speaking tube to me. I had just gone down to get my breakfast. I at once ran up to the bridge and saw 2 German planes offour port bow. I could see the marks on them- black crosses. Just before I I came up these 2 planes had circled round my ship and one of them had been firing

MERTAINEN 3.2.40

a mchine gun, but not at my ship. This I was told by the chief mate.
My ship was flying the Swedish flag on our flaggstaff aft. We also had the Swedish flag painted on nr 4 hatch tarpaulin, as well as on the chartroom roof. We also had our Swedish colours in striped painted on each bow and on each quarter, and amidships, on each side of our flag, was painted our ships name and Sverige in large letters. My vessel was steering a course 318 TRU for a position off Flamborough Head - 4 to 5 miles off - and we were proceeding with engines at full speed ahead. There were no other vessels in sight. The 2 planes, which were on our port bow, turned aft, passed along off our port side, rounded inside our stern from port to STB and passed along off our STB side and then they proceeded to the nor'ard and I lost sight of them. A few minutes later I went below for my breakfast and having finished it, I returned to the bridge. Shortly before 12 noon (I and the 1st officer were on the bridge, the lookoutman on the f'castle I saw a plane coming towards my ship from right ahead of me. It was flying very low - just sufficiently hight to clear our foremast. She passed right over my ship from forward to aft and when a little forward of our amidship she let go 2 bombs. One fell in the water abreast our STB quarter, but the other struck the fore part of the boat deck on the STB side. This bomb was the first the plane dropped. It was a long oval one and only half of it exploded, causing a large indentation in the boat deck, ripping up 2 sides of the forward bunker hatch (the after end and the port side coaming). Immediately the bomb dropped I rang the telegraph stop and full astern and blew our lifeboat signal on the whistle (a series of blasts). Crew at once came on deck and as soon as the way was off my vessel, I rang the telegraph stop and everybody came on deck from below. Crew got into the lifeboats and they were lowered into the water by myself, the Chief and 2d engineer and 4 of the crew. I then ordered everyone to get into the boat and they did so. I told those in the STB boat to pull round to our port side, which they did. Port side was our lee side, my vessel at the time heading about northeast. I got into the STB boat from the port side by climbing down a ladder. We then cast off and rowed to a position about 100 meters from our port side but still under the lee of the ship, and waited to see if the planes should return. About one hour later 3 planes came towards my ship from seawards but when then came closer I saw that it was British planes. They circled my ship, passed astern of her and proceeded seawards in a SE direction. I waved my cap at them, but they made no signals. My ship was being set in towards Flamborough Head by the flood, setting in a southerly direction. On seeing the 3 planes were British I and the men in the boat agreed to return to my vessel which was 100 ms

MERTAINEN 3.2.40

xxxxxxxxxxxxxxxxxxx distant. We pulled towards the ladder hanging over the port side amidships, and I, chief, 2d engineer, , 2 sailors, stuert and cabin boy boarded my vessel. (We left at 12.30 p.m and returned around 1.30 p.m) She was 2- 2½ miles ENE of Flamborough Head when we boarded. I told the chief engineer to get the engine ready and told the remaining crew in the boats to go away from the vesseluntil we had got further away from land. We proceeded ahead at slow speed about a mile further out to sea when I stopped the engine and told the 2 boats to return to the ship. Boats had been rowing after the ship all the time. I simply waved my arms to them. They were 1/4 mile off our STB quarter, 4-5 points. Whilst I was taking my vessel out after reboarding her, I saw a motorlifeboat coming out from Flamborough Head. This boat came alongside my ships port side and told me that german planes were still around the coast I asked if they had a man who could pilot me to Scarborough ,someone in the boat replied " yes" and 2 men came onboard by means of our ladder. Our STB boat had arrived alongside our port side shortly before the motorlifeboat arrived, but I cannot remember whether any of my crew had returned onboard or not. There might have been. There was a heavy sea running and the lifeboats were jumping considerably and it was a ticklish job getting onboard my vessel. We dropped lines to my boat and the motorlifeboat so they could hold themselves alongside ship. The remainder of the men from our STB boat next came onboard. Whilst they were climbing onboard, I asked the men in the motorlifeboat if they were going to Scarborough with us and they replied " Yes!". I had all my ships papers in a tinbox which was still in our STB boat. This box was not watertight ,so I asked the lifeboatmen to take this box onboard their lifeboat and bring it to Scarborough,there to hand it to me. They said they would, and the 2d mate in our STB boat handed the box over to them. The motorlifeboat then set off towards the shore. "They will be back again soon", one of the lifeboatmen onboard my ship said to me. The crew from our port boat nextboarded my vessel and all my vessels crew had now returned to my ship. Owing to the heavy sea, I decided it would be best to tow our 2 boats to Scarborough as it would take too long to hoist them up, so we secured them with a good long scope of rope and dragged them aft on separate towlines. By the time we were ready to proceed the motorlifeboat returned and 3 more men came onboard my vessel without any invitation from me. When asking them what they were going to do one of the newcomers replied that one of them knew the way to Scarborough better than he did. I had no conversation whatsoever with these 3 newcomers. When ready to proceed I was on the bridge with the chief officer and 2 of the lifeboatmen. The others from the lifeboat were walking around on deck.

MERTAINEN 3.2.40

None of them said anything to me about the position of my ship It was not necessary.I could see Flamborough Head myself. One of the lifeboatmen told me that the course to Scarborough was " about NW", this course would take me clear of the buoy off Filey Bridge.I checked this from my chart and I decided it would be better to steer NWtN by our compass and I accordingly ordered my helmsman to port and to steer NWtN by our compass.We commenced at slow speed and later increased to ½ speed and then full speed. 2 of my crew were posted aft to look after our boats. We proceeded with the motor-lifeboat following off our STB quarter, but after we hade proceeded about 5 miles the motorlifeboat turned around and proceeded towards Flamborough Head. I pointed out to one of the lifeboatmenon the bridge that the motor-lifeboat was returning and he simply replied "Yes!". Proceeding towards Scarborough I gave the neccessary orders to the helmsman. My vessel was pitching and rolling a good deal and water sprayed over our 2 boats aft. We slowed down off Scarborough and I hoisted a pilot flag and blew one sho: 2 long and one short, followed by one long blast (In morse "P T "). A pilot came out and told me it was room enough in the harbour for my vessel and that there were about 16′ of water at high tide. My draft aft was 15′ so I said I thought it would be best to proceed in the darkness to Tyne but tha: I would first pick up my 2 lifeboats. The lifeboatmen then said to me that they would have to go with me to Tyne as their boat was not there to pick them up. I said "Allright!". I did not suggest their going ashore at Scarborough, nor did I ask them to come to the Tyne with me. The Scarborough pilot returned to his boat and proceeded back to the harbour.We had not anchored but were simply lying driving.We next hoisted our 2 boats up in the davits and left them swung outboard, My crew alone were engaged in thi work. We drained the boats by taking out the bottom plugs. I thereupon myself navigated my vessel out of the bay and I set my own courses without any assistance from the lifeboatmen. One or two of them some times were on the bridge, the others walking around the dack, none of them did anything towards navigating my vessel. I had my Admiralty instructions as to courses to be followed and I simply steered my vessel seawards until I found myself again on the route and then steered as directed in the instructions. We left Scarborough Bay at 5.15 p.m.We proceeded at full speed and arrived off Tyne at about 11 p.m Febr 2d. The port was closed and we lay off the Tyne throughoutthe night steaming backwards and forwards in a SE galewith a heavy sea. At 11 a.m Febr 4th we entered between the piers and were at about 12 noon moored at Jarrow Straiths, having obtained a pilot inside the piers.The lifeboatmen then asked me to give them a paper to the effect that they hade been onboard my vessel from off Flamborough Head to the Tyne. I said I could not do sobut would give them the name and dress

MERTAINEN 3.2.40

of our insurance agent at Newcastle I gave them this and they left my vessel at about 12.30 p.m.4.2 .They payed their own fares back to Flamborough Head as far as I know. I deny that the lifeboatmen rendered any salvage service to my ship. I engaged the first 2 to pilot my ship from off Flamborough Head to Scarborough. I had, when in our own lifeboat lying off our vessel,told my crew that we would go to Scarborough. I would not proceed to the Tyne in daylight in case of further bombing.We had never abandoned my vessel.We were alying off her distanst about 100 meters,intending to return to her as soon as it was prudent.My vessel provided the lifeboatmen with food during their stay onboard.

John Ek

Additional statement by the master 5.2.40

C:a kl 11.45 3.2 fick vi se ett tyskt plan komma emot oss rakt förifrån på mycket låg höjd.Det strök tättöver bryggan i riktning akterut och fällde 2 bomber.Den första bomben träffade förkanten av båtdäck STB , studsade därifrån föröver och delade sig, slog därfter i förliga bunkerluckan om STB och exploderade där varvid karmen revs upp på akterkant, insidan bändes och kröktes avsevärt och täckluckorna och 2 presenningar förstördes. Den andra bomben föll i sjön vid sidan av poopen. Mertainen var då ca 4 naut mil ONO Flamborough Head i hög sjö.
---- Resan mot Tyne fortsattes kl 17.15 och vi anlände till angöringsbojen utanför Tyne kl 22.45. Då hamnen var stängd fick vi hålla hela natten i närheten av bojen i väntan på dagsljus. På natten ökade vinden till full SI storm med grov sjö. Fyllt akterbrunnen med vatten för attöka fartygets styrförmåga. Fortsatt mot inloppet i dagningen den 4.2 och kl 10 fått tillstånd akk av kontrollfartyget att fortsätta in till Tyne. Fått assistans av 2 bogserbåtar innanför pirarna och lots bordat 1050. Förtöjt kl 12 vid lastningskajen Jarrow Straiths. Vad de 5 livräddningsmännen beträffar anser jag dem berättigade till lotspengar från Flamborough Head till Scarboroughoch fri hemresa från Tyne. Någon annan assistans har jag inte begärt och de har inte heller på något sätt bistått mig med råd eller upplsyningar eller visat sig kunna ge några sådana.

Ombord den 5.2.40

John Ek

Journalutdrag

Tors 15.2.40- Vid inspektion av livbåtarna idag befanns att flera bord i BB båt voro skadade och en del bord i STB båt luggslitna Skadorna måste ha uppståttden 3.2. Skadorna kommer att provisoriskt repareras.

Ie styrman Pettersons statement

I took charge of the port lifeboat. There were 17 of us in it all told

MERTAINEN 3.2.40

When the motorlifeboat came out she came up alongside my lifeboat first of all. At this time the STB boat was alongside the Mertainens port side and the master and others had returned to her. I could not make out what the lifeboat men were saying because their motor was working all the time so I went onboard the motorlifeboat. They said german planes were still about. I asked them if Mertainen could proceed further towards land nearer Flamborough HEad, but their reply was that it was not advisable in view of the direction of the wind, and they suggested Scarborough which was 16 miles away. I suggested they should go to the Mertainen and give the master the information they had given me. They however suggested I should go to the Mertainen and inform the master and for this purpose they took me over in their boat. I hailed the master and told him that german raiders were still about and that the lifeboatmen suggested our going to Scarborough. When the master asked if anyone in the motorlifeboa could pilot the ship to Scarborough they replied "yes", whereupon I and 2 lifeboatmen went onboard Mertainen. I categorically deny that any of the crew of our ship at any time refused to return onboard the Mertainen. We never had any trouble with our crew nor did we anticipate any. It is rdidicullous to suggestthat we had trouble with the crew. There was never any risk of our vessel being driven ashore or forced ashore as is mention ed i n the letter of thesolicitor acting for the lifeboatmen. Our ship was never at any time in any such danger. Indeed we never had accasion to put our anchors down. - I was in charge of the Mertainen when the firs 2 german raiders flew across our ship. They overtook us from theastern, passed along our STB side, then turned and flew across the ship from the port bow. They opened fire with their machinsguns but the bullets went into the water. After passing astern they made another cicle round the shi and again flew from our port bow towards the stern but without firing their guns. - Before the 2 men from the motorlifeboat boarded our ship, some of the crew on our STB boat had returned onboard. As a matter of fac these 2 lifebaotmen had to wait until they got onboard. The wind throughou was from SE, force 3-5 Beaufort. A hevay swell running from the east I would call it a 5′ to 6′ swell. The wind increased during the afternoon and night and at midnight it was blowing force 8 Beaufort. There was a heavy sea running between 8 and 12 p.m, causing the vessel to roll and pitch. I confirm all statements made bu the master.

John Pettersson

Statement by the chief engineer Andersson

Mertainen steams in ballast 10-11 knots, ½ speed 7-8 knots, slow 4 knots Just before 11.45 a.m 3.2, whilst engines were working at full ahead I

MERTAINEN 3.2.40

heard an explosion on deck on STB side and immediately afterwards the telegraph rang Stop and I stopped the engines. About a minute later the telegraph rang Full astern and I executed this order. About a minute later the telegraph rang Stop and I stopped the engine. At about the same time as the telegraph rang Full astern att 11.46, I heard the whistle blow the lifeboat signal so I and the donkeyman immediately went up on deck after haveing received the stop-order 11.47. I was told on deck our vessel had been struck by a bomb from a german plane. I and the 2d engineer returned to the engineroom and filled up 3 boilers with water and turned off the the draught to the fires and stopped the dynamo and turned the exhaust to the air. We then went on deck and got into STB boat and left the ship in case the planes should return. We left the vessel ab about noon (12) as near as I can say. We lay off the vessels port side about 100 meters dist-ant for an hour when 3 british planes circled the Mertainen and the master then said he wished to go back. We rowed to her port side and I, master, 2d engineer, 2 or 3 sailors, the steward, messboy and a fireman went back onboard. We engineers went down into the engineroom and got the engines ready for moving slow ahead at 12.20, stop 13.25. Very shortly after the stop at 13.25 we heard the noise of a motor. The 3d engineers thought it was the planes but I said no. I went up on deck and saw a Motorlifeboat coming alongside amidships on the port side. She was outside our STB boat which was at the foot of the ladder. More of the crew had arrived onboard our vessel again. I shouted to the fireman, whose watch it was, to go down into the stokehold. After haveing been on our f'castle I saw 2 of the lifebotmen were on the bridge with the master. The rest of our crew having returned onboard, our boats were taken to the stern and we decided to tow them. I was mostly on deck on the way to Scarborough. The 3d engineer took overthe watch at 12.30. I saw 5 or 6 men from the motorlifebaot onboard the Mertainen whilst proceeding to Scarborough. The time we went back onboard the Mertainen would be 13.10 or 13.15. There was no one onboard the ship when I went back onboard.

Nils Andersson

Motpartens syn på saken: Besättningen ville inte gå ombord igen och Mertainen hotade stranda...

A M Jackson & Co, Solicitors, Hull, 9.2.40 i brev till messrs Bramwell, Clayton & Clayton, Solicitors, i Newcastle -on -Tyne.

Mertainen - without prjudice

We are in receipt of your letter of yesterday.
The picture we have given of bail in pounds 1000 indicates views on the subject of value of the services rendered. The lifeboatmen asked for bail

MERTAINEN 3.2.40

in pounds 600 to 700 , and we put in the balance for costs.We have no objection to shortly stating information in our possession, but we have not yet had an opportunity of getting over to Flamborough to take all the material evidence, and the lifeboatmen do not feel justified in leaving their station.- As you know, on saturday last enemy aircraft appeared in numbers off the east coast and no less tnah 27 vessels were attacked. The Flamborough lifeboat was launched at 1 p.m and owing to the heavy swell ~~and the~~ an unusually large bumber of launchers had to be got together.The Mertainen was found ENE of the Head and our clients were informed she had been bombed and machingunned on 2 separate occasions and there was fear of another attack. The whole of the crew were in the ships lifeboats, but the master and 3 others returned to Mertainen when the lifeboat appeared. The rest of the crew said they were not going back onboard and they wanted the lifeboat to tow them ashore. In the meantime the 2d coxswain and one other hand had been put on the Mertainen. This left only 5 men in the lifebaot and as it looked as though there was to be trouble with the crew of the Mertainen, the lifeboat decided to return to the shore to get more men, should it be neccessary to man the Mertainen.The lifeboat and put 3 additional men on the Mertainen , and under the direction of the lifeboatmen the vessel was navigated into Scarborough Bay , the intention being to go into the harbour .The tide however was a poor one and the lifeboatmen advised the captain of the Mertianen not to take the risk , They advised him to make for the Tyne and 5 of the lifeboatmen accompanied the vessel tothe Tyne The li boat returned to her station.- You may remember the weather got very bad during the afternoon and the coaxswain in his letter to us says that there was serious risk of the vessel being forced ashore. This indicates to ~~us~~ our mind there is a lot more in the story than indicated above and naturally we shall want to know why 5 men had to accompany the vessel to the Tyne.Was the Mertainen damaged? If so, can you inform us THE nature of that damage? We think the East coast lifeboatmen are behaving magnificently. They have saved hundreds of lifes and tehre is very little salvage indeed coming their way What do you think the service is worth.

Yours faithfully.

A M Jackson & Co.

Wm Wilson ,Newcastle 4.3.40 till SKN

Having regard to all the circumstances, the presence of the lifeboat men onboard the Mertainen had, in our view, a reassuring effect upon the master and crew.In our opinion , if we can get the matter settled amicably at not exceeding pounds 250,it would be as well out of the way.As is usual opponents have big ideas as to what they consider they should be paid.

Forts

MERTAINEN 3.2.40

We will however do our very best to get off as cheaply as possible."

Telegram 14.4.40 Wilson till SKN

Mertainen lifeboatmen case settled for prompt peyment 250 pounds plus 32 pounds 10 shillings towards their cost. Total amount our account including settlement 360 p 10 sh 10 pence. Please remit - Wm Wilson.

(Detta belopp översändes 16.4.40 av SKN via W K Webster & Co, 149 Leadenhall Street, London EC 3 - f.ö samma dag Mertainen åter utsattes för tyskt flygangrepp i en norsk fjord och sedan totalförliste)

Survey Report 22.2.40

Coaming plate STB bunker hatch on bridge deck, on port side of hatchway, bent & cracked on top edge for the length of about ½", Coaming plate at after end badly bent & broken etc. Stay support for hatch covers badly bent, 4 wooden hatch covers broken.

Boatdeck: Forward deck beam bent, 4 deck planks broken, wash board at fore end broken, STB bridge ladder broken, must be renewed.

STB Life boat keel started,

Port lifeboat 4 shell planks split,

Temporary repairs made by Clelands Ltd, Willington, Quay-on-Tyne for 48 pounc

(Mertainen reparerades på Lindholmen i början av april 40 i samband med lossningen i Sannagårdshamnen. En trälejdare förnyad, Träarbeten för 1070 kr, järnarbeten för 295:- Lindholmens räkning daterad 30.4.40

Se Mertainen 16 4 40 för historik

xxxx xxxx xxxxx

Egna noteringar 2 Heinkel 111 nedskjutna 3.2.40

2 Heinkel 111-plan sköts ner av Spitfires den 3.2.40 , ett kl 11.55 15 miles österom Tynemouth och ett 09.30 i Druridge Bay, near Amble. De hörde till de plan som attackerat fartyg längs östkusten 3.2.40.

Första försöket i krigshistorien

Första försöketi krigshistorien att spränga en konvoj av handelsfartyg genom flygangrepp gjordes den 21 10 39 då 12 Heinkelplan anföll en konvoj i Nordsjön 3 plan sköts ner Inga fartyg skadades - Sön 17 12 39 gjorde Luftwaffe för första gången en samfälld aktion mot fyrskepp, fiskebåtar och lastfartyg vid Englands syd-och ostkust som bombades och besköts urskillningslöst 6 ångtrålare sänktes, flera med man och allt, liksom kollastade ms Serenity på 487 brton 8 miles ONO Whitby

WIRGO 5-6.2.40

SÄNKT AV RYSKA BOMBPLAN PÅ FÖGLÖFJÄRDEN MED BL.A 6100 LÅDOR ÄGG I LASTEN.
PÅ RESA FRÅN ÅBO TILL STOCKHOLM.

Rapport

Avgick Åbo ons 31.1.40 dest. till Stockholm. Rumslast c:a 520 ton stycke - gods. Däckslast c:a 35 ton styckegods till c:a 2 meters höjd på fördäck oc c:a 1½ meters höjd akter. Surrad med tågvirke & wires. Djupg.F 14′– A 16′ 19 Ombv. ((I Lasten bl.a 3 miljoner ägg i 7000 lådor))
5-6.2 vid bombarderingen från flygplanen befann sig ångaren vid Finnön i åbolands skärgård och sjönk vid Gärsö i Mariehamns skärgård. Grov is med is ränna från Åbo. Befh hade befälet. På STB sida ett 100-tal hål av bomb-splitter.Bryggan, karthytten och skorsten svårt skadade. Ingen av besått-ningen blivit skadad. Sthlm 7.2.40

Ander Evald Andersson
Befh

Rapport

ss Wirgo avgick ons 31,1 från Åbo mot Stockholm med last av 7000 lådor ägg (170 ton), c:a 300 ton fanér ochpapper, c:a 35 ton trådrullar samt ett mindre parti möbler.Lasten hade intagits i Åbo. Fartyget var försett med nationalitetsmärken i enlighet med KK anvisningar samt förde svensk flagg. Sedan lasten intagits i Åbo den 30.1 låg det en dag och väntade på att led en genom Åbo skärgård skulle minsvepas. Ons 31,1 kl 00.20 måste Wirgo läm-na Åbo hamn då man väntade bombanfall och inte ville riskera att fartyget träffades och sjönk inne i hamnen. Kl 01.30 kom Wirgo till ön Jänissaari utanför Åbo där hon ankrade och fick ligga stilla i 2½ dygn i väntan på at leden skulle bli färdigsvept.Lördag 3.2 kl 16.20 lämnade Wirgo Jänissaari med lots ombord föregången av isbrytaren Apu. Wirgo gick närmast Apu och något vid sidan av isrännan för att bredda densamma. Akter om Wirgo följde m/t Dalanäs av Stockholm och finska m/t Sigrid. Söndag 4.2 kl 06 anlände konvojen till Vattkast, fortsatte därifrån kl 17 och kom kl 06.30 mån.5.2 till Röskär.Då det inte ansågs möjligt att passera skiftet på dagen åter-vände fartygen till Finnön nära Berghamn i Åbolands skärgård där de låg spridda på 700-800 meters avstånd från varandra. På order från Apu gick Wirgos besättning över isen iland på Finnön, men 5 man gick senare ombord igen. Omkring kl 14 mån 5.2 kom 2 bombplan på hög höjd från SW.De dök ner mot fartygen och fällde från c:a 400 meters höjd 7 bomber mot Wirgo. Planen hade inga särskilda igenkänningsmärken men var av samma typ som de bombplan som förut ideligen iakttagits över dessa trakter. Planen avläg-snade sig sedan i SO riktning men c:a 20 minuter senare anföll 3 andra pla Wirgo och fällde ett 20-tal bomber runt fartyget och dessutom några bomber mot ön där besättningen befann sig. När de 5 männen på Wirgo hörde motor-

WIRGO 5-6.2.40

dånet begav de sig hastigt iland. En av dem hade emellertid klätt av sig och och var kvar ombord under det första bombardemanget.När han därefter begav sig iland över isen blev han från något eller några av planen ,som återvänt och kretsade över Wirgo, beskjuten med kulsprutor dock utan att bli träffad. Från Apu besköts planen med kulspruteeld. Även dessa 3 plan avlägsnade sig sedan mot SO. Den återvändande besättningen fann Wirgos STB-sida sållad av 100-tals hål och bryggan med navigationshytten var illa tilltygade liksom skorstenen. Skadorna hade förorsakats av bombsplitter och svarta kratrar gapade i isen tätt intill fartygssidan. Då fartyget vid undersökning inte befanns vara allvarligt läck beslöts att fortsätta färden. Sedan jag iland telefonerat till mäklaren i Åbo ,erhöll jag från denne meddelande om att isbrytaren Jääkarhu skulle komma till Finnön för att eskortera under fartygens fortsatta färd. Kl 22 anlände Jääkarhu varefter isbrytaren och Wirgo fortsatte. ~~Apuxhadextidigarexfortsattxmedxde 3xxxxxfartygenx~~ Vid ständigt upprepade pejlingar av rännstenarna befanns läckaget vara obetydligt. För säkerhets skull lades fartyget med BB slagsida så att den skadade STB-sidan ytterligare höjdes över vattenytan(isen). Natten till tis 6.2 gick Jääkarhu åtföljd av Wirgo, Dalanäs och Sigrid över Skiftet och nådde kl 06.20 Gärsö i Föglöfjärden nära Lumparland i Åländska skärgården där fartygen lades i sien varefter besättningarna gick iland enligt instruktionerna.Omkring kl 10.40 fick besättningen från land se hur Wirgo krängde över på STB-sidan. Man skyndade över isen ut till fartyget och en man satte igång pumparna men fartyget sjönk dock kl 11.20 på 7 meters djup p.g av de skador som uppstått å STB-sidan. Sedan Wirgo sjunk it fördes besättningen av Jääkarhu till Arholma dit den välbehållen anlände kl 09 onsdag 7.2.

Stockholm 7.2.40

A.E.Andersson Befh

Sjöförklaring i Stockholm den 14.2.40 kl 11

OBS. Inför lyckta dörrar.

Sakkunniga: Anders Edgren & Ernst Perno:inga frågor.
Advokat Emil Henriques för SKN
Advokat Folke Lindahl för Sveabolaget
Krigskaskoförsäkrad för 750.000 kr i SKN

Befh Andersson: Wirgo legat vid Finnön c:a 100 meter från närmaste holme. Besättningen inkvarterad i en bondgård på Finnön. Lufttrycket vid bpmbkrevaderna hade känts ända till bondgården som låg 3 km inåt land.Efter det andra anfallet hade även de 5 besättningsmän som varit kvar ombord kommit tillbaka till bondgården. I skymningen den 5.2 hade hela besättningen återvänt till fartyget. Stor förödelse rådde ombord.Så hade t.ex värmeelement i hytterna ryckts loss från skotten och rörledningarna vridit

WIRGO 5-6.2.40

sig. Vid Finnön hade Wirgo på order av isbrytaren (konvojledaren)lämnat de uppbrutna rännan och gått 4-5 båtlängder in mot land i den fasta isen.På Föglöfjärden hade Wirgo likaså fått bryta sig väg ur rännan ett stycke in den fasta isen. Wirgo byggd för gång i is. Gick ledigt genom 8" is och på vårarna genom metertjock is. Sannolikt revs nu vid gång i den fasta isen skräckta naglar i bordläggningen upp under vl. Genom sin konstruktion för gång i is var Wirgo tämligen rankt och då hon börjat vattenfyllas hade hon också med en gång slängt över från BB till STb . Slagsidan sedan hastigt växt. De större hålen i STB-sidan hade befunnit sig längst från vl och var på betryggande avstånd från vattenytan så länge Wirgo hade BB slagsida. BB-sidan inte skadad alls. Såväl ångvisslan som radiosändaren skadats vid bombningen. Innan besättningen lämnade fartyget 6.2 hade pejling ägt rum fkera ggr i timmen och ingen nämnvärd ökning av vattnet i pejlrören notera

2e styrman Åberg: Själv pejlat kl 24-04 natten till 6.2. Ingen is i pejlrören. Endast STB-sidan varit sållad av splitterhål. Bomberna slagit hål i isen med c:a 100 kvadratmeters radie. Åtmintone 3 sådana hål fanns på kort avstånd från Wirgos STB-sida. Åberg och eldare Bourba begivit sig ombord och startat länspumpningen kort innan Wirgo sjönk. Radiosändaren ur funktion men radiomottagaren fungerat.

Chief Ljungkvist: Varit iland då Wirgo bombades. Lufttrycket känts ända till bondgården på Finnön.Stora hål i isen. I hytterna hade fast skrivbord ryckts loss från skooten och hyttdörrar splittrats så att knappast mera än gångjärnen funnits kvar. Efter anfallet klättrat ombord via en stege om BB . Inga skador på BB bordläggning. En mängd hål i Stb-sidan och sannolikt skräckta växlar.Trimmat fartyget med BB slagsida genom att fylla 20 ton vatten i tank 2 & 4. På resan Finnön- Föglöfjärden hade det inte varit någon svårighet att hålla läns, inte behövts mer än några slängar åt gången med länspumpen. Innan han lämnade Wirgo o gick iland på Järsö hade han startat länspumpen och inte funnit något vatten. Varit ända till propellerhylsan och undersökt tunneln och akterskeppet utan att finna någon läcka.

Matros Biloff: En av de 5 män som vid Finnön återvänt ombord. Då de hörde motorbullret från annalkande bombplan hade de sprungit iland över isen. 2 bombplan besköt dem med kulsprutor och fällde bomber. Slungats omkull på isen av lufttrycket från krevaderna.Wirgo legat med STB-sidan mot land och de flesta bomberna slagit ner mellan fartyget och närmaste holme. Alla hytter på STB-sidan splitterskadats.

Matros Lindström: Berättat detsamma som Biloff.

Eldare Bourba: Befunnit sig på bondgården på Finnön. Strax innan Wirgo sjön varit ombord i sällskap med 2e styrman och satt full fart på länspumpen

WIRGO 5-6.2.40

Stora hål i isen om STB på kort avstånd från fartyget. Ett av hålen i STB-sidan varit mycket stort.

Eldare Jansson: Mellan Finnön och Föglöfjärden hade länspumpen bara behövt hållas igång 1-2 minuter åt gången för att hålla läns.

Crew List

Befh Anders Evald Andersson, Assessorsgatan 6,Sthlm, 3.10.91 (På Fenris 5.1.40
Ie styrman Sven Harald Nilsson, Sthlm, 8.12 95
2e styrman Karl Erik Åberg, Sthlm, 23.5.01
Ie maskinist Karl Theodor Ljungquist, Sthlm, 3.6.86
2e maskinist Karl Einar Petterson, Sthlm, 21.12 96
Föreståndarska Emma Maria Andersson, Athlm, 10.3.97
Kokerska Gunhild Gustava Karlsson, Sthlm, 27.7.96
Städerska Helvi Virtanen, 27.8.10
Städerska Stina Berg, Sthlm, 13.1.01
Matros Sven Theodor Biloff, 31.6.04
Matros Gustaf Herbert Gustafsson, 16.3.08
Matros Frans Gustav Lindström, 3.5.12
Matros Gustav Lennart Thofelt, 5.1.22
Lättmatros Gerhard Petterson, 4.1.16
Smörjare Hilmer Victor Petterson, 28.10.03
Eldare Vladislav Bourba, 15.8.00
Eldare Frans Agar Forsberg, 8.2.05
Eldare Sven Gustav Jansson, 8.2.15
Eldare Gösta Dolf Ihrén , 11.3.00

KK memorial 14.3.40

Wirgo blev utan föregående varning bombarderad av ryska flygare. Då det på fartygets BB-sida icke funnits ngr skador i form av splittergenomslag i plåtarna,måste man draga den slutsatsen att läckorna delvis förorsakats av fartygets gång genom den fasta isen. Med all sannolikhet har bombernas sprängverkan varit så kraftig att de, oaktat fartyget icke erhöll någon direkt fullträff, bockat em del plåtar i bordläggningen. Härunder har av allt att döma ett antal nitnaglar skräckts och senare under isforceringen öppnat upp ett flertal läckor i och under vattenlinjen.

Ex officio
Bo Bergström

UD-Munkavle på pressen UDHP80c 3512

UD till redaktionerna 7.2.40 : Vi uppmanar tidningarna att t.v. icke offentliggöra ytterligare detaljer i denna angelägenhet (Utöver den korta kommunikë UD samtidigt lämnat till TT)

WIRGO 5-6.2.40

Telegram UD till Legation Suède ,Moscou, 8.2.40 kl 19.55

Framför omedelbart vederbörande svenska ss Wirgo 5.2. omkring kl 14 på resa Åbo-Sthlm med styckegods utan föregående varning anfallits av sovjet ryska flygplan i Åbolands skärgård. Flygplanen fällde flertal bomber mot fartyget och besköto en besättningsman med kulsprutor.Fartyget sjönk 6.2 på grund av skadorna vid bombanfallet. Svenska regeringen protesterar mot detta övergrepp ochhemställer åtgärder förhindrande upprepande samt förbehåller sig alla anspråk. Telegrafera då démarchen verkställts=Cabinet

Ch.telegram Moskva till UD 10.2 kl 16 (Ankom 16.40)

9 Protest Wirgo framförd idag till Losowsky = Winther

Dito 10.2. kl 18.18 (Ankom kl 22)

10 Protest Wirgo framfördes idag till Losowsky i anlutning till översänd not.Med framhållande att fartyget befunnit sig inom blockerade zonen och finge stå därmed förbundna risker förklarade Losowsky att sovjetregeringen avvisade protesten. Jag invände att fartyget gått i legitim fraktfart i överensstämmelse med principer vilka angivits i svenska noten 10 januari varför protesten väl befogad. Under vidhållande sin ståndpunkt sade sig Losowsky skola konsultera Sovjets Utrikeskommissarie ävensom inhämta erforderliga upplysningar angående incidenten = Winther

---

SKNEIII 168

Totalförlust

SKN ersatt Sveabolaget med 750.000 för totalförlust och 13.6.40 sålt vraket för 10.000 kr till Neptunbolaget "såsom detsamma ligger mellan holmarna Jersö-Staholmen-Enskär-Björkö."

Dykarrapport

Ss Wirgo ligger strax öster om farleden mellan holmarna Jersö-Staholmen-Enskär- Björkö, närmare bestämt på lat N 60 04′- long O 20 19′,och har sjunkit med akterskeppet före så att detta pressats ner i havsbotten. Fartyget vilar på sin STB-sida samt har c:a 85° STB slagsida .Roder,propeller och skädda ligger nergrävda i dyn som sträcker sig upp över halva däcket. Fartyget stävar ungefär OSO och förskeppet ligger något högre än akterskeppet så att fartyget är fritt från havsbottnen på en sträcka av c:a 15′, räknat från förstäven och akteröver. Av lodningen framgick att vattendjupet runt haveristen var 29 meter medan vattendjupet på fartygssidan - förskeppet- är 23 meter. Under starka vindar mellan N och NO kan påräknas någon sjöhävning, dock ej havsdyning. Ortsbefolkningen förklarar att stark ström kan råda på platsen.

Stockholm 10.5.40

G.M.Bäckström

Befh

WIRGO 5-6-.2.40

Vrakgods

Konsul Erik Nylund, Mariehamn, skrev 20.1.41 till Neptunbolaget att tullkammaren i Mariehamn rapporterat följande gods som bärgats av bönderna Erik Mattsson och Erik Lindholm samt sjökapten Eli Blomkvist, alla från Järsö by: 1 flotte, 1 paradtrappa, 3 livbojar, 3 livbälten, 18 signalflaggor, 3 slidbord, 2 stegar, 5 luckor, 2 bommar, 2 båtmaster,16 delar livbåtstak, 12 åror, 3 spristränger och 2 båtshakar.
Neptunbolaget lät vederbörande överta godset genom att de avstod från bärgarlönen.

Effekter

Rederiet utbetalat 11610:- för effekter vilket SKN godkände.
Sveabolaget skrev 9.4.40 till SKN, då de sände in räkningen, att de ersatt 2e styrman Åberg med 866:- efter de normer som stadgas för ersättning till Ie styrman. " Åberg är nämligen en av bolagets mest betrodda Ie styrmän, men mönstrade ombord i Wirgo för ifrågavarande resa med 2e styrmans tjänsteställning i anledning av sina kunskaper i radiotelegrafi,men f.ö på Ie styrmans villkor." Befh förlorat för 1510:- kr inkl radio 295, kikare 150, klocka 65 och hela garderoben med uniformskappa, päls överrock och uniformsmössa. Förestånderskan förlorat kläder för 752:- kokerskan kläder, kokbok, bysthållare, glasögon, väckarklocka,korsett, bottiner, sybehör, fotvårdsetui,handväska etc för 342:-
Städerskorna förlorat för vardera c:a 530:- Smörjare Petterson blivit av med förlovningsringen, värd 24 kronor.

SKNEVII vol 45

LAST FÖRSÄKRAD I SKN

60 fat trätjära (Stubbugnstjära)	14498 kg	Scandinavian Produce Stockholm
75 lådor karbonpapper	5628 kg	Rosendahls Fafbiker AB Filipstad
77 kolli fajans från Arabia, Helsinki	6234 kg	Åhlen & Holm,Sthlm
(Allt tänkbart porslin för Tempovaruhusen)		
41 lådor Kondensatorpapper	4194 kg	L.M.Ericsson,Sthlm
21 fat trätjära	12508 kg	W.Larka AB, Sthlm
26 lådor Arabiaporslin	2831 kg	Turitz & Co, Göteborg
386 lådor cigarettpapper	37380 kg	Tobaksmonopolet,Sthlm
5 kolli flyttgods	105 kg	Fru Johanna Oldenburg från Tallinn,% Maggi Ander, Styrmansgatan 2,Sthlm

Flyttgodset, försäkrat för 4000 i Hansa, bestod förutom kläder av div silvervaser och andra minnessaker värda 1600 finska mark

WIRGO 5-6-2-40

Last försäkrad i Finland

I den last som täcktes av finsk assurans ingick 2 partier om sammanlagt 6100 lådor ägg och 130 balar fanér ass. för 36977 finska mark.Vidare 418 kollin bomullstyger, 2 koffertar med armbandsur, 5 kolli flyttgods täckta av Sjöförsäkrings AB Argo,Åbo, 4 balar mattor, 37 ton silkespapper och cigarettpapper och 35 ton trådrullar. Vidare 27 ton dio. ost & styckegods. Enligt Wirgos befh fanns i lasten 7000 lådor ägg = 170 ton. Assuransen täcktes av Finska krigsförsäkringspoolen.
En förteckning över bärgat gods från Wirgo, daterad Degerby 21.5.40, upptar 7 lådor porslin, 5 fat lingon, 167 säckar tomma trådrullar, 33 lådor sjöskadade möbler o.a. flyttgods,märkta "N.V.M.B Haag,N.V.M.B. rotterdam resp Amsterdam och nummer.

Besiktning av bärgad last aug 40

I Mariehamn på Västra kajen inspekterades 26-29.8.40 från Wirgo upplossad last av 2 magistratsbesiktningsmän samr en representant för rederiet, Neptunbolaget och assuransen. En del förstörd last lämpats direkt överbord under bärgningsrabetets gång. Återstående last, som var utlossad 28.8.40, bestod av 418 sönderrivna smutsvattendränkta kollin bomullsvaror som utvecklade en vidrig stank av ruttna ägg som under haveriet sammanblandats med den övriga lasten. Därutöver c:a 900 balar söndrig fanér, 9 st mattor, 1 bal ylleschalar, 1 låda fajans, en omanifesterad låda med fick- och armbandsur, ett större parti värdelöst apper, 8 säckar ruttet höfrö, 17 trasiga fat och 3 oskadade med trähära, det sistnämnda partiet värderat till 3500 mark.

(Lastmanifestet av SKN återsänt till rederiet)

SKN utbetalat sammanlagt 124.678:27 för lastpartier varav den största posten var 81636:94 för Tobaksmonopolets cigerettpapper.

Se i övrigt bärgningen på Egna noteringar

Egna noteringar

Bondgårdens dörrar skakade

De 4 som flydde iland över isen hade lakan över sig för att inte synas så väl mot isen. En man, som gått till kojs, stannade ombord. De övriga var uppe i bondgården vars dörrar skakade av detonationerna. De fann en våldsam förödelse i hytterna då de kom ner till fartyget. En del splitter hade slagit igenom upp till 3 skott innan de fastnat. Till och med tvättkläder på däck var sållade av hål. Kapten Andersson, som 5.1. varit på Fenris, bar samma kläder nu som då vartill han ännu drogs med en förkylnin han fått i Fenris livbåt. Då Wirgo knatrade och sjönk 6.2. gick allt så fort att ingen hann rädda någonting, men då Jääkarhu landsatte besättninge i Arholma på morgonen 7.2 hade flera man bombskärvesouvenirer på sig , en

hade en överrock som hängt på hyttskottet och slitits upp av en skärva, en annan hade ett kulhål i sina fingervantar. Vid sjöförklaringen vid Stockholms rådhusrätt den 14.2 hölls för första gången i rådhusrättens historia förhandlingarna inför lyckta dörrar. Sedan ärendet påropats överlade rätten en kort stund, rådman Brott var ordförande, och meddelade därefter att förhöret skulle ske inom stängda dörrar.

Finlands Frihetskors

Kapten Anders Evald Andersson tilldelades i juni 1941 av marskalk Mannerheim Finlands Frihetskors. Han avled den 25.6.42 vid 51 års ålder i sviter efter en olyckshändelse.

Sovjetrysk bombterror

Den 20.1.40 fällde ryska bombplan ett 1000-tal bomber över Åbo där stora bränder rasade och bl.a. barnbördssjukhuset totalförstördes. Ordinarie passagerarbåten från Åbo som avgick lör 20.1. med c:a 100 passagerare, varav över 20 barn,många hem-o ch föräldralösa, kom till Stockholm först tors 25.1, eftersom fartyget bara kunnat gå nattetid, tidvis legat fast i packis och på dagarna legat stilla nära någon ö. Vid ett tillfälle kretsade 4 ryska bombplan över fartyget och passagerarna fick fly över isen till holmarna i närheten, men planen anföll inte. - Den 24.1 kl 09.50 ankrade ss Notung av Helsingfors, Befh Ruben Andersson, vid Sottunga. De 17 ombv hade just fått order att söka skydd iland då 2 ryska bombplan dök upp. De gick i vida cirklar på 100-150 meters höjd runt ångaren och besköt besättningen på isen med kulsprutor vartill de fällde bomber i 4 omgångar. Varje bombserie bestod av 3 stora och 2 små sprängbomber. Ingen bomb träffade direkt fartyget men bordläggningen sållades av splitter och kl 12 sjönk Notung med aktern före. Besättningen hade klarat sig trots att en bomb exploderat mitt på den holme där de sökt skydd. De tog sig över isen till Sottunga. - den 5.2 kl 12 bombade och besköt 4 plan ett rödakorsfartyg som låg infruset vid kaj i Åbolands skärgård. Lyckligtvis fanns för tillfället inga patienter ombord.

Wirgos bärgning

Neptunbolagets bärgning av Wirgo tog 8 veckor av oavbrutet arbete kl 05-20 varje dag i alla väder, och leddes av 63-åriga bärgningsexperten kapten Leveaux. Vraket låg med 80 STB slagsida på botten med hela akterdäcket täckt av meterdjup blålera, och rummen fulla av last.
Den 29.7 , efter 10 dygns arbete, var vraket vänt på rät köl igen av Poseidon och Neptun med assistans av finska bärgningsångaren Protector. Förutom rost- och splitterskador var själva skrovet inte så illa åtgånget. Dykare tätade provisoriskt de värsta hålen och den 19.8.40 höjde sig Wirgo ur djupet vilande i 6 stålplåtsbrokar mellan pontonerna Oden och Frigg med

WIRGO 5-6.2.40

32 domkrafter och bogserades sedan 300 meter närmare land för slutlyftet. Stående på botten med styrhytten över ytan tätades fartyget ytterligare sedan all last lossats. Mycket dumpades överbord men en del av de stinkande äggen kunde omvandlas till gödning eller användas på garverierna, och 500 säckar tomma trådrullar till Tyskland blev gengasved på Åland. (se sid 7)

Den 23.8 kunde Protector bogsera in Wirgo till Mariehamn. Därifrån bogserades fartyget över till Nynäshamn och mån 19.9.40 passerade Poseidon Kalmar med Wirgo på väg till Sölvesborgs varv som vunnit reparationsanbudet. Den 28.12.40 levererade varvet ms Ajax till red AB Neptun vid enkombinerad vervs-och kompassjusteringstur. Ajax var ett så gott som nytt fartyg på 643 brton men med Wirgos gamla skrov och 713 hkr ångmaskin, vilken efter nedmontering och översyn blivit som ny igen. Inredningen helt ny med bibehållande av den urpsrungliga planlösningen från 1930. Fått radiotelefon och rinnande varmt & kallt vatten. Alla hytter och mässar klädda med ljusmålad masonite. Salongen mycket trivsam med panel och dörrar i alm och ventilerna maskerade som invändiga fyrkantsfönster. Trapphallen utanför salongen målad i diskret ljusgrönt. Den ledde upp till Befh sovhytt och navigationshytten. Ajax befh blev A.V.Lundkvist, Härnösand. I febr 42 såldes hon till Svenska Lloyd i Göteborg efter långvarig uppläggning och fick namnet Bothnia. Resten av kriget låg Bothnia som spärrbåt i Varbergs hamn och sattes i fraktfart först i maj 1945. I febr 60 såldes Bothnia f ör nedskrotning till Skrot & Avfalls (Torsten Johansson) i Göteborg men gick omgående vidare till köpare i Piraeus och övertogs 20.3.60 i Sannegårdshamnen i Göteborg av en grekisk besättning. Som ss Mando, tillhörig Mando Shipping Co Ltd, gick hon till botten den 30.8.67 på resa Varna- Benghazi på lat N 39 11′- O 24 50′efter att ha sprungit läck...

Exit Wirgo.

Tidigare Historik 1930-40

Kustlastångare på 657 brton byggd 1930 vid Finnboda varv i Stockholm av stå L. 55,9 B. 9,7 Tillhörig Stockholms Red AB Svea (Em. Högberg) i Stockholm Open sheleterdäck, isförstärkt skrov, kryssarakter, 2 stora rum med 2 st förluckor och en akterlucka, 2 master, 8 bommar för 2½-tonslyft och 4 ångwinschar. 713 ihkr ångmaskin med överhettare och 2 pannor om 2600 kvadra fots eldyta. Systerfartyg till Warjo, lev 27 från Helsingörs varv.Kolboxar på båda sidor av maskinrummet med bunkringsschakt på båtdäck mellan maskin- och pannkapparna. Skrovsidorna kraftigt infallande unde huvuddäck för att höja skrovets förmåga att motstå ispressning. - Wirgo Och Warjo gjorde det öjligt för Sveabolaget att förlänga seglationssäsongen på Norrlandshamnarr med ett par månader. Den svåra isvintern 1939-40 hölls trafiken på Luleå igång in i januari 40. - Wirgo hade fram till bombningen 5.2.40 inga hav-

erier av betydelse frånsett en kollision i Sundsvall 29.3.33 då hon vid sammanstötning med ss Haparanda av Hamburg fick ett hål på 2x1½ meter i STB låring.

WIRGO 5.2.40

KUNGL. UTRIKES DEPARTEMENTET

Politiska avdelningen

Avdelningschefen

HEMLIG
Denna anteckning verkställd i utrikesdepartementet jämlikt kungörelsen den 21 juli 1937 nr. 751.

Stockholm den 12 februari 1940.

Förtroligt.

Herr Advokat, och Broder,

Härmed ber jag få meddela, att sändebudet i Moskva den 10 februari 1940 i enlighet med telegrafisk instruktion till sovjetryska vederbörande framfört ett meddelande av följande innehåll:

På resa från Åbo till Stockholm med last av styckegods anfölls det svenska ångfartyget "Wirgo" den 5 februari 1940 omkring kl. 14.00 utan föregående varning i Åbolands skärgård av sovjetryska flygplan. Dessa fällde ett flertal bomber mot fartyget och besköto en besättningsman med kulspruteeld. På grund av de skador "Wirgo" erhållit vid bombardemanget sjönk fartyget den 6 februari.

Svenska regeringen protesterar mot detta övergrepp och förbehåller sig alla anspråk i anledning därav.

Din tillgivne
Uff Schultz

...rr Advokaten E. Henriques,
...atens Krigsförsäkringsnämnd.

NORNA 7.2.40

BORTA MED MAN OCH ALLT PÅ RESA GIBRALTAR- GÖTEBORG , SANNOLIKT SÄNKT AV U- 53, Harald GROSSE. 16 MAN, 2 KVINNOR OMBORD.

NORNA 7.2.40

Chiffertelegram UD till legationen i Berlin 13.3.40 kl 22.34

" SS Norna Esperia Karlstad icke avhörts sedan 7 februari då lämnade Gibraltar väntad Bergen omkring 20 ds ej beordrad anlöpa Kirkwall Telegrafera om fartygets öde känt = Cabinet

(Samma förfrågan sänts till London 1.3.40)

Ahlmarks, Karlstad 1.3.40 i brev till UD

" Kontroll hade företagits i Gibraltar, varför frtyget ej skulle angöra någon kontrollhamn i Storbitannien. Befh hade order att företaga resan norr om Skottland och vidare inom Norskt och Svenskt territorialvatten. P.g. av rådande isförhållanden beordrade vi den 15 och 16.2 genom rundradio befh att angöra Bergen för order. - Sträckan Gibraltar-Norska kusten bör ångaren kunna tillryggalägga på c:a 14 dagar under något så när gynnsamma väderleksförhållanden.

Chiffertelegram London till UD 2.3.40, ankom UD kl. 16.04

"Edert 28Bc2 Norna icke avhhoerts amiralitetet undersoeker = = Swedish minister "

Telegram till UD från Hamburg 4.3.40

"Prisenhof har sig intet bekant roerande ett svenskt fartyg Norna =Stridbeck (Generalkonsulatet)

Chiffertelegram till Ud från beskickningen i Berlin 13.3.40

"18 edert ch.24 Oberkommando Marine meddelar intet bekant Norna = von Post."

UD i brev till Ahlmarks i Karlstad 24.4.40

"Jag har äran meddela att UD anmodat beskickningen i Berlin och i London att genom vederbörande tyska och engelska myndigheter söka utröna fartyget Nornas öde. Då verkställda efterforskningarna ha emellertid icke givit bågot resultat."

Enligt uppdrag
N. Ståhle
Ie sekreterare

SKN EIII vol 170

Ahlmarks i brev till SKN 4.3.40

"Vi beklaga härmed ha att meddela att ss Norna, försäkringsbrev N:ris 4510 och 4802, sedan den lämnade Gibraltar 7.2.40 ej avhörts. De undersökningar som gjorts och fortfarande göras i syfte att erhåll upplysningar om ångarens öde ha hittills vari resultatlösa, varför vi befara att ångaren gått förlorad. Kontroll företogs i Gibraltar varför ångaren ej skulle anlöpa kontrollhamn i Storbritannien."

NORNA 7.2.40

Sjöförklaring i Karlstad 14.5.40 på KK föranstaltande (18.3 40)

Rederiet inlämnat sjöolycksrapport:

Avgick Santa Pola 29.1.40 destinerad till Stockholm.Rumslast 1320 ton salt. Djupg på SF i saltvatten 4,5 meter.Djupg vid avseglingen obekant. 20 ombv I övrigt all: obekant. Antaglig orsak till olyckan:torpedering eller minsprängning.

Rapport:

31.1.40 anlänt Gibraltar för bunkring. Vid ankring där fick hon diverse skador vid kollision med ss Katla av Reykjavik (1209 brton).Skadorna reparerats. Avgick 7.2.40 kl.15.30 efter kontroll och bunkring av 200 ton kol.Destinerad till Stockholm. Instruerad att gånorr om England och sedan på norskt o svenskt territorialvatten.Beräknats anlända norska kusten c:a 20.2 Efterforskningar igångsatta 21.2.utan resultat.

xxxx xxx xxx

Rederiet inlämnat crew list,avlöningslista,lastkonossement,räkning å reparationskostnaderna efter kollisionen med Katla,telegram om Nornas avgång från Gibraltar från Berman Bland Line, räkning å bunkerkol£701.17.2 brev från M.H.Bland & Co ltd i Gibraltar att ingen ändring skett i crew list i Gibraltar, sjövärdighetsintyg från Bureau Veritas, intyg från mäklaren i Santa Pola,Salinas Maritimas de Bras de Port ,om att Norna intagit saltlast, som varit tillfredställande stuvad och avgått till Sverige 29.1, två brev av samma innehåll från andra tjänstemän i Santa Pola, brev från J.Gran &Co. i Bergen :" På grund av issituationen har fartyget genom rundradio beordrats angöra Bergen.", vidare klassningsintyg från Bureau Veritas i Göteborg,ett intyg från Ie Fartygsinspektören i Karlstad och ett intyg från Karlstad varv om levererad flotte till fartyget.

Vid reparationen i Gibraltar åtgärdades plåtskador på poopens BB-sida i rundningen å övre däck där halgatt,stöttor och räcken skadats. Två korta längder däcksplankor av pitchpine nyinlagts Ett spolledningsrör delvis förnyats och nytt glas insatts i en BB-ventil.

xxx xxx xxx

Sakkunniga vid sjöförhöret: Kapten Hjalmar Dahlström och skeppsbyggmästare B.W.Andersson, Karlstad.

Från rederiet befraktaren Hugo Carlsson.

I övrigt lät icke någon sig avhöra.

Hugo Carlsson : Norna vid bunkringen i Gibraltar sannolikt bara haft c:a 25 ton kol kvar.Ingivit Surveyreport för skadorna vid kollisionen 31.1 "12′of 3-bar guard rail and ladder broken and twisted. 20′of bulwarks abreast after well deck bent and crushed inboards.Riser plate to poop sheer strake port side bent. Poop deck stringer plate buckled and deck sheathing broken and disturbed.Locker in crew space:linings broken

forts

SKN eIII 170

NORNA 7.2.40

Forts.kollisionsskador:
Steering chain fairlead sheave with bracket and upper deckbeam at poop overhang buckled and made unworkable."

7

KK Memorial 12.6.40

... Då det vid sjöförklaringen tydligt kunnat fastslås att Norna vid avgången från Gibraltar varit fullt bemannad och i sjövärdigt skick, torde man,kunna taga för givet att fartyget gått förlorat genom en icke känd krigsåtgärd från någon av de krigförande makternas sida.

Ex officio
Bo Bergström

CREW LIST (Kompletterad SKN)

† Befh Karl Bergman, Kristinehamn, 3.1.79 sedan januari 1931
† Ie styrman Bror Knut von Hamm, Oljekvarnsgatan 21,Göteborg,19.9.95
(Varit 7 år ombord i Norna)
† 2e styrman Per Wallmo, Värmlndsgatan 22, Gtbg, 27.3.82 sedan 1935
† Ie maskinist Karl Johan Johansson,Lugnet nr I,Gtbg, 13.2.89
† 2e maskinist Adolf Kihlgren, Stora Kil, Fryksta,Värmland,11.2.75
† Kökerskaderska Linnéa Wilhelmina Petterson,Hamnagatan 10,Karlstad,2.5.1
† Kökestäaerskan Frida Eulalia Gustavsson, Slottsskogsgatan 43,Gtbg, 5.7.
† Matros Ivar Peter Amanuel Hägg, Mönsterås, 19.3.05
† Matros Gunnar Elof Andersson, Västerlanda, 25.12.12
† Lättmatros Leibs Sermanis, Krasta-Icka 39/25,Riga,29.3.22 (17 år)
† Lättmatros Tyko Persson, Vidön 19,Skoghall, 31.5.20 (19 år)
† Jungman Nils Gunnar Klaxman, Vidön 635,Skoghall,13.7.15 (24 år)
† Jungman Knut Alfredsson, Gräs,Sunnemo, 4.11.19 (20 år- första resan)
† Donkeyman Thomas Peter Aron Jacobsson, Kjellvägen 22, Enskede,26.5.00
† Eldare John Valdemar Nilsson, Stagnellsgatan 19,Karlstad,22.2.08
† Eldare Alfred Lilja, Krogstorp 7, Gumlöf, 8.4.89
† Eldare Alf Erling Grönvold, Plantagegaten 3, Oslo,29.8.17 (22 år)
† Maskinelev Herman Thyberg, Norra Grimbråten,Ölserud,9.5.21 (18 år)

Effekter:

För de omkomnas anhöriga utgick effektersättning enligt lagenlig skala från 1000:- till befh änka ner till 475:-
Den 10.10.40 erkände SKN sig i brev till rederiet villigt utbetla 425:- till befh änka för makens sextant och Zeisskikare.

NORNA 7.2.40

Såanoblikt sänkt av U-53, Kapitänleutnant Harald Grosse, den 13.2.40 på Lat N. 55° 30′- long .W 11° 00′.U-53 hade dagen innan, den 12.2. sänkt Dalarö på N.53 44′- W.11 44′och den 11.2 skadat engelska motortankfartyget Imperial Transport,8022 brton, med en torped. -Den 21.2 sänktes U-53 av H.M.S.Diana utanför Orkneyörna med sjunkbomber på N. 58 50′- W.02 28′. (Rohwer)

Norsk ångare borta på samma route

Konfidentiellt meddelades Ahlmarks i Karlstad den 28.2.40 från J.Gran & co i Bergen att ss Silja, som avgått 4.2. från Gibraltar,ej heller avhörts. Men ss Berto, som avgått från Gibraltar 6.2.hade lyckligt anlänt till Bergen och haft bra väder hela resan med undantag för stark kuling med hög sjö c:a 300 å mil väst Irland, på vilken position Berto hade tagit ombord 25 man i livbåtarna från norska ss Nidarholm som den 12.2 torpederats av U-37 ,Werner Hartman, på N 50 10′- W 14 9′på resa Tampa via Halifax till Liverpool med last av bomull och grapefrukt. Berto ävane räddat 5 överlevande av 20 från danska ss Martin Goldschmidt på 2094 br.ton som sänkts 14.2 på N.55 53′-W.12 37′på resa Saffi Fredrikshamn med fosfatlast. Även Martin Goldschmidt hade sänkts av U-53, Harald Grosse (som sänkt Norna 13.2)
.(KK vol 118: Rohwer samt Lloyds War Losses)

Nornas historik

Lastångare på 1022 brton byggd 1915 vid Akers Mek,Verksted i Oslo av järn L.67,5 B.10,6 Tillhörig RedAB Esperia (Befraktare Hugo Carlsson) i Karlstad som i dec 1930 inköpt ss Gerona från Fredrikstad.Omdöpt till Norna ombyggdes hon invändigt vid Eriksbergs varv i Gtbg Jan-febr 1931 och fick bl.a. elektriskt ljus. Befh blev från första till sista resan kapten Karl Bergman,Kristinehamn. -Byggandet av Gerona försenades genom krigsutrottet 1914 och först 1915 levererades ångaren till redaren Karl Andersen i Fredrikstad. (Ex Gerona) 1650 dw. Three-island-typ .Lastade 550 stds på 14′ 9″ djupg. Fyra stålmaster (en på back,resp.poop, 2 midskepps med 6 ångwinschar och inalles 6 lastbommar. Hinderfritt däck genom winscharnas placering på back,poop och brygga. Skans i poopen, befälet midskepps. En 780 ihkr triplemaskin av varvets tillverkning. 9½ knop på 9 tons kolförbrukning per dygn.Ångstyrinrättning & förhalningsspel. -Utrusted med en flotte för 29 man vid Karlstad varv den 12.9.39
RedAB Esperia trädde i likvidation i december 1940. (Grundat 1930)

INGARÖ 9.2.40 100% krig

I ENGELSK KUSTKONVOJ KOLLIDERAT MED OKÄND ÅNGARE I EN MÖTANDE KONVOJ.

Rapport

Avgick Tyne tors 8.2.40 destinerad till London.Rumslast c:a 2000 ton stycke gods. Däckslast c:a 40 tom tjära på fat till en meters höjd på för-& akterdäck,surrade med manillagölingar. Djupg f 13'6"- A 15'6" 22 Ombv.
Fre 9.2. kl 02.17 kolliderat med okänt fartyg c:a 6½'i bäring SSO 3/4 O från Roker Pier,Sunderland.Vind SO2, måttlig dyning,mulen luft ,mörkt och disigt.Befh på bryggan. Utkik på backen. Det okända fartyget iakttogs en eller annan minut före kollisionen på ungefär kontrakurs förut något om STB och girade STB fastän fartygen visade grönt mot grönt. Ingarö gav förs enkort,därefter 3 korta stötar i ångvisslan. Det ndra fartyget gav en lång signal och därefter 5 korta stötar. Ingarös förtopps-och sidolanternor brunno klart och det andra fartygets sidolanternor brunno klart. Ingarös kurs före kollisionen S½O , fart c:a 7 knop. Ingaröfick BB bog uppriven ovanför huvuddäck,backdäcket hoptryckt,BB ankarklys krossat ,BB livbåt krossad och div andra skador. Efter kollisionen var Ingarö förankrad med 90 famnar kätting ute och enär klyset skadats tog det över en timme att lätta ankaret varför intet kunde göras för att bispringa det andra fartyge

Journal

Tors 8.2 kl 20.45 avgått från Tyne, lämnat lotsen 21.35 och ankrat på Tyne redd kl 22.Hivat upp 22.45 och anslutit till konvoj.Kl 22.45-24 gått i konvoj. Mulen disig luft, Vind 1-2, ostlig dyning med slingring och sättning.

Fre 9.2 c:a kl 01.20 mött ett antal nordgående fartyg och tänt topplanternan .Då Ingarö passerade de sista av dessa fartyg ökades farten för att hinna upp närmaste fartyg i konvojen,som avlägsnat sig alltmera.Samtidig syntes ett grönt ljus något på STB bog. Strax efteråt gav detta annalkande fartyg en lång stöt i ångvisslan och samtidigt syntes även dess röda lanterna medan den gröna samtidigt var i sikte. På Ingarö lades rodret hårt STB och en kort stöt gavs i ångvisslan. Det annalkande fartyget svarade med 5 korta stötar varför på Ingarö gavs full back och blåstes 3 korta stötar. Det andra fartyget nalkades med stark fart och dess BB bog träffade Ingarös BB bog. Av stöten rappade Ingarös BB ankare ut och kättingen löpte ut på tamp.Det andra fartygets bog gled längs Ingarös BB-sida ett stycke innan det gick klart.Därpå föll dess akter av åt BB och träffade Ingarös BB bog och gled därefter utefter sidan varvid BB båt krossades och andra skador uppstod.Det andra fartyget försvann sedan i mörkret och dess identitet kunde ej fastställas.Rundpejling visade inget läckage.
Sedan ankaret lättats återgick Ingarö till Tynes redd och ankrade 05.45 med STB ankare 45 famnar. Uppröjningsarbete igångsatts. Kl 10.45 hivat upp och

INGARÖ 9.2.40

fått lots innanför pirarna kl 11.30. Kl 12.30 väl förtöjda i Tyne.Lloyds surveyor besiktigat skadorna.

Sön 11.2 Hålli dagen i helgd.

Mån 12.2 Rengjort förpiken. Tagit ut tankar och hyllor under backen.Reparationsarbeten utförts av Tyne Dock Yard.

Tis 13.2 Fläckskrapat och mönjat BB utsida.Rostbankat däcket och däckshuset akter.Matros Siigur sjuk.Jungman Olofsson halv fridag.Fortsatt reparation.

Ons 14.2 Fortsatt på utsidan. Gjort iordning på båtdäck. -"-

etc.

Tis 20.2 Målat å utsidan .Gjort iordning under backen -"-

Ons 21.2 Målat utsidan. Satt upp hyllor och gjort iordning i lampskåpet. Erhållit temporärt sjövärdighetsbevis.

Tos 22.2 Lossat 7 ton ägg. Gjort sjöklart, spolat tec.Reparationsarbetena avslutats.

Fre 23.2 Haft livbåtsmanöver med båda båtarna, övat besättningen i rodd. Kl 19 avgått från Tyne redd. Lämnat lotsen 19.20 ,ankrat 19.45. Lättat ankar 21.45 och fortsatt. Kl 22.10 passerat bojen om BB,satt loggen = 0.Kl 22.40 passerat kollisionsplatsen, logg = 4'.

Maskindagboken KK vol 80

9.2 HF 12.30 FF 12.37 HF 12.40 FF 12.45 SF 12 47 HF 12.48 efter denna tid varierande farter, FF 01.26 FB 01.27 Stopp 01.27 Avgått 02.45 Ankrat på Tyneredd 05.40

Crew List

Befh Åke Olof Alfred Strömberg, Lillskog,Korskrogen,Gävleborgs län,f-00
Fört fartyget sedan 13.12.39
1e styrman GunnarGleisner, Plangatan 2, Råsunda, f - 05 (14.12.39)
2e styrman Bertil Cappelin, f- 06
Chief Fritz Andersson, f - 82
2e maskinist Emanuel Nyrén, f -97
3e maskinist Erik Palm, Gävle, f- 93 (13.1.40)
För övriga finns inga befattningar angivna :
Emil Persson, f-86 Troligen stuert
Karl Svensson, f-11 -"- kock
Birger Magnusson, f- 24 -"- mässpojke
Arthur Hansson, f-94 -"- timmerman/Båtsman
Anders Wilhelmsson, f -92
Matros Arved Siigur, Pernu, f- 22 (Est)
Matros Johannes Kunstler, f-11 (Est)
John Johansson, f-93
Jungman Karl Olofsson, f-21
Jungman Edvin Thelin,Varberg, f- 16

Forts

INGARÖ 9.2.40

Forts crew list

Henning Lindgren, f-02
Johan Nilsson, f-99
Albin Pajala, f-09
Axel Svensson, f-00
Karl Granell, f-16
Gunnar Johansson, f-19

SKNEIII 168 Fartyget var Largo

Av SKN:s papper framgår att det okända fartyget var ss Largo av New Castle på 2209 brton byggd 1913 i Sunderland, Pelton SS Co. Detta fartyg bleb minsprängt 5.1.42 vid Buoy 54 E off Southwold men kunde bogseras i hamn, enligt Lloyds.

Sjöförklaring på generalkonsulatet i London fre 1.3.40 kl 11

Vicekonsul Kjell A Axelsson.
Fartygets Londonagent, The British & Northern Shipping Agency Ltd, underrättats per telefon.
Sakkunniga: Verner Puxon, befh på Iberia & Theodor Wigren på ss Sandö.

Befh Strömberg: Ingarö avgått från ~~Tyne~~ bojarna i Tyne 8.2 kl 21 i enlighe med order från Naval Control. Vi gick ut på redden för att ansluta oss ti en sydgående konvoj och ankrade c:a en mil SSO South Pier. Enligt prder lättade vi kl 22.45. Ingarö hade konvojnummer 60 och gick ~~is~~ sist i STB Kolonn. Vi väntade med obetydlig fart tills konovjen hann att komma i gång och slöto upp i kön. Vi förde avskärmade sidolanternor och avskärma vit akterlanterna. Vi styrde efter närmast före gående fartyg i konvojen vilket förde en blå akterlanterna som tjänade oss som styrmärke. Konvojfart c:a 7 knop. Kurs ungefär SOtO½O till vändpunkten, belägen 7½ naut. mil från pirarna, varefter kursen succesivt ändrades ner till nästa kurslinje S½O. Vi satte loggen en mil från ankarplatsen. Vid vändpunkten vor vi någon gång strax efter midnatt. 7-8 minuter innan kollisionen inträff adelämnade jag bryggan och gick ner i karthytten för att ta redapå hur långt det var till den plats där vi skulle ändra kurs. Det var mulet och mörkt, vind SO2. Jag hade varit nere i karthytten c:a 2 minuter då 1e styrman kom nerspringande, stack in handen genom dörren och tände förtoppslanternan. Samtidigt meddelade han att vi mötte en del båtar. Jag sprang ögonblickligen tillbaka upp på bryggan tätt efter 1e styrman. När jag kom upp på bryggan visade det sig att vi mötte 6 eller 7 fartyg ungefär par om par. Alla dessa hade sina förtopps- & sidolanternor tända och de passerade oss på respektive sidor, visande grönt mot grönt och röt mot rött. Det fartyg som gick närmast före oss i konvojen hade under sist

INGARÖ 9.2.40

ifrån oss trots att vi 2 gånger hade ökat vår fart med 2 slag vardera gången. När vi nu hade passerat det sista paret fartyg fick vi se ett ljusnågot om STB och vi undradeförst om det var den blåa lanternan vi skulle följa, men vi upptäckta snart att denna i stället var något om BB under det att ljuset om STB var grönt. Fartyget med den blå lanternan hade då dragit ifrån oss så att det föreföll vara c:a 6-7 kabellängder från Ingarö och genom jämförelse i ljusstyrkan mellan det gröna ljuset och det blåa fick jag det intrykcet att den gröna lanternan var lika långt borta. I varje fall visade fartyget grönt mot grönt och borde de gå klara med de kurser de styrde. Strax efter det vi fått se den gröna lanternan gav det annalkande fartyget en lång signal i ångvisslan. Vi tog den för en varningssignal då den var av ungefär samma längd som en mistsignal. 1e styrman föreslog att vi skulle komma BB för att lämna mera plats. Just då fick jag se även det andra fartygets röda lanterna varför jag ögonblickligen beordrade hårt STB roder och samtidigt blåste en kort stöt i ångvisslan. Fet andra fartyget svarade med 5 korta signaler.Då slog jag ögonblickligen full back och blåste 3 korta signaler. Fartygen koll-iderade ungefär bog mot bog, BB mot BB, på ungefärliga kontrakurser och stöten var så kraftig att Ingarö lade över åt STB. Utav stöten lossnade vårt BB ankare och all kättingen löpte ut. Det andra fartygets bog gick nästan genast klar från oss,men istället svängde dess akter mot Ingarös BB bog varefter den åkte utefter Ingarös BB-sida och bl.a krossade den utsvängda livbåten. I mörkret kunde det andra fartygets identitet inte fastställas,~~xxxxx~~ i all synnerhet som Ingarö nu blivit förankrad och det andra fartyget med god fart fortsatte i mörkret. Skadorna besiktigades och rundpejling verkställdes. Ej läck. Sedan ankaret efter en timmes arbet hivats upp styrde vi först den ursprungliga kursen S½O tills jag över-tygat mig om att det var lämpligare att återvända till Tyes redd,då far-tyget svängdes till N¼W vilken kurs förde oss rätt upp till bojen. Vi ankrade på Tyne redd kl 05.45. - Jag anser att det andra fartyget gjort sig skyldigt till följande fel: Det girade STB trots att fartygen visade grönt mot grönt,då det istället borde ha girat BB och blåst BB-signal om man där ombord ansett att fartygen kommo för nära varandra. Om det mötande fartyget i stället för att blåsa en lång signal hade blåst en kort hade detta medfört att Ingarö då omedelbart girat STB, varigenom kollisionen kunnat undvikas. Det andra fartyget inte fört några topplanternor,vilket gjortdet svårare för Ingarö att bedöma avståndet.

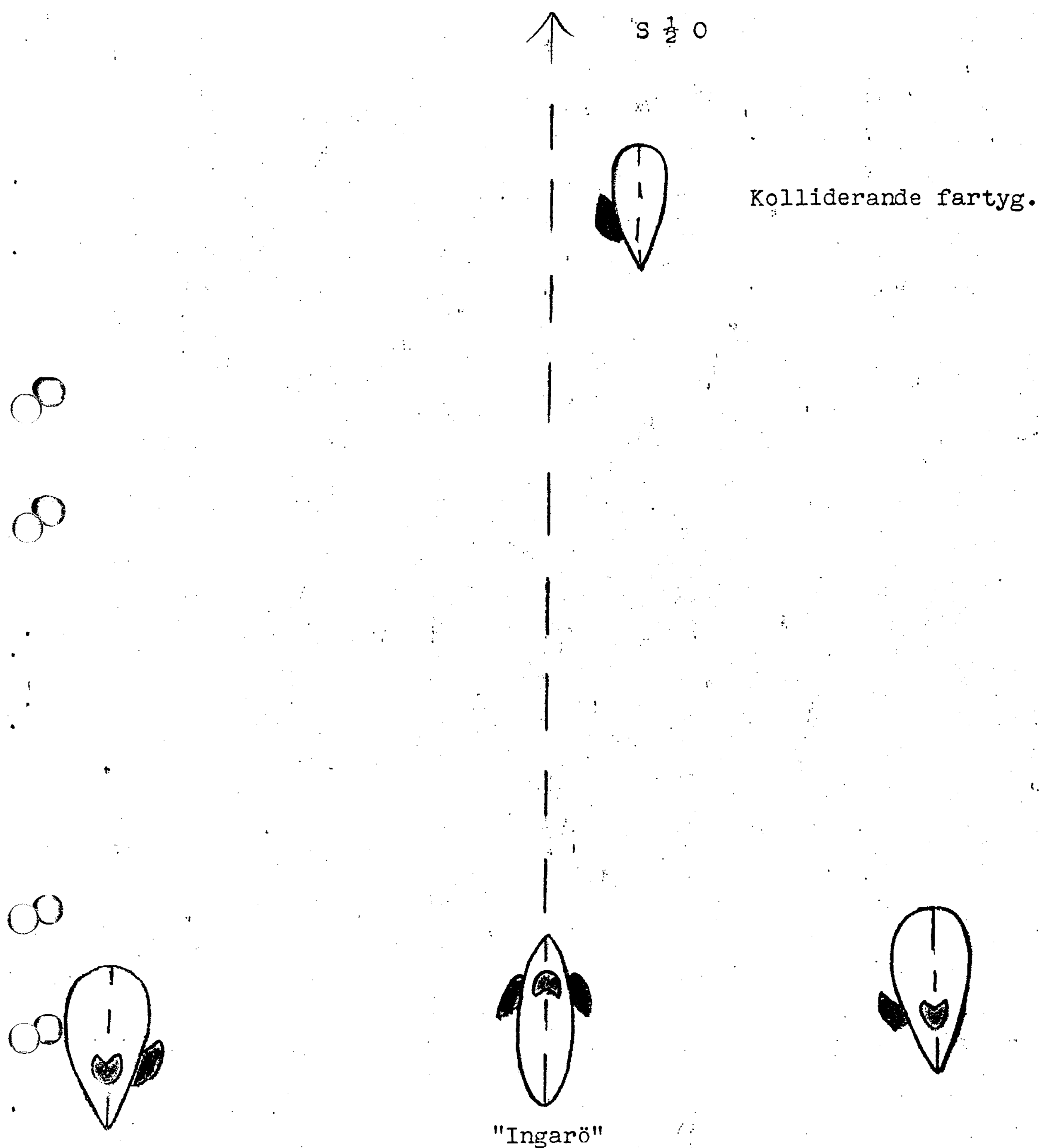
1e styrman Oleisnen: Tagit vakten kl 24. Disigt och mörkt men klar sikt(?) Hade före kollisionen övertygat sig om att såväl sidoljusen som för-toppslanternan på Ingarö brunnit klart med förminskad ljusstyrka = dimmed lights. Utkik på backen.

Forts

Copy.
I.

INGARÖ 9.2.40

Bil. litt. E.



Situationen då det mötande fartygets gröna lantärna iakttogs från "Ingar

9 2 40

Copy.
II.

INGARÖ 9.2 40



Bil. litt. F.





"Ingarö"

Situationen då "Ingarö" girade styrbord.

INGARÖ 9.2.40

III. S ½ O Bil. litt. G.



"Ingarö"

Kollisionen.

Ingarö 9 2 40

INGARÖ 9.2.40

3e maskinist Palm: Känt 2 kraftiga stötar i maskin. Utfört de manövrer som begärts från bryggan.

Matros Siigut: Talar ej svenska. Bekräftat en uppläst engelsk översättning av journalutdraget. Tagit rodret kl 01. " I was blinded by the compass light.I did not see the lights from the passing ships nor from the colliding ship,which I noticed only justbefore the collision. I was busy with the wheel all the time."

Jungman Thelin: Utkik på bryggan kl 24. Intensivt mörker.Gått c:a 3 minuter från det han först såg det mötande fartygets gröna ljus och till kollisionen inträffade. Inte sett konturerna av fartyget förrän strax innan kollisionen.Ångvisslorna hörts tydligt. Ingarös lanternor lyst klart.

KK memorial 23.4.40

Under förutsättning att det mötande okända fartygets gröna sidoljus siktade c:a 1 streck på STB bog och att ångaren strax därefter ändrat sin kurs så mycket STB hän att båda sidolanternorna samtidigt voro synliga,är Ingarös STB-gir motiverad och fullt korrekt och bär det okända fartyget ensam skulden till kollisionen.Detta fartyg borde från början med bibehållen kurs - grönt mot grönt - ha gått klart för Ingarö. ex officio

Bo Bergström

SKNVII/ SKNEii Disp

Last skadats

Ingaörs styckegodslastvar värd över en miljon kronor och bestod förutom av papper från Vargöns Bruk, Lilla Edet mfl samt papp pch lådbräder av masonite, spånplattor, 175 par dubbla garagedörrar, 317 furudörrar, 40 enkla garagedörrar, 100 tunnor tjära, blåslampor & fotogenlampor från AB Opatimus, provningsmaskiner och telefonsnören från L.M.E., bandstål, kullager, skruv och gångjärn, gasackumulatorer, sågar, räknemaskiner, golvbonare, maskinfilt, slipmaskiner, metalltråd, pumpar, maskingods, hackmaskiner, kylskåp, Isoflex, rullgardinskäppar, 8,8 ton ägg i 469 lådor,67 lådor pepparrot mm

Skadad last: Överst i rum I på akterkant av luckan var stuvat 469 ägglådor och vid kollisionsstöten uppstod pressning särskilt i lastens övre lager varvid 85 lådor skadades och 54 lbs ägg krossades. "No re-packing took place onboard the Ingarö,although,when the hatches were removed,eggs were found all over the place, no doubt due to the fierce impact of the collision." Av 25 balar Papp från Lilla Edet skadaes 25 balar liksom 12 lådor papper. Genom resans fördröjning förstärdes 666 buntar pepparrot.

SKN ersatt olika civilassuradörer med 10.606:54 för skadad last.

9.10.44 överfördes från Kasko till SKN i proveny av skdestånd 3275:57 kr

INGARÖ 9.2.40

SURVEY REPORT

Utställd av Wm.Wilson,Newcastel o/Tyne, 15.3.40.
Ingarö återvände till Tyne och förtöjde vid Black Jetty Buoys kl 12.30 den 9.2.40 Reparationerna började på f.m 10.2 och avlsutades på em. 22.2. Ingarö avgick 23.2 kl 19.30 till svensk varav efter att ha fått sjövärdighetsbevis. Cementkista i förpiken. En del permanenta, en del provisoriska reparationer utförts .

BB bog: Bogplåten böjd och bräckt liksom avvisarlisten. 3 plåtar i backens sheartråk såårt bukclade och bräckta liksom 3 plåtar i sidostråk och 2plåtar i stråk I under shearstråket, Spant nr 1-9 från backdäck ner till förpikstanken svårt bucklade och bräckta.Spant 10-11 likaså.

Backdäcket: BB ankarklys och däcksfläns bräckta,läggen & kronan till BB ankare svårt böjda (ankaret sålts som skrot för 19 lund),bromsbandet böjt på BB anskarspel, 3 halgattsrullar bräckta,däcksbalkar nr 1-8 svårt böjda,räcke med stöttor nerbräckt,plåtskador etc

Huvuddäcket: Vingplåten till lampskåpets främre skott svårt bucklad m.fl plåtskador. Lampglas,stormlyktor mm i lampskåpet förstörts.

Fördäck BB: Brädgångsplåtarna 1-4 inbucklade liksomstormporten.

Bryggdäck BB: Främre däcksbalken till undre bryggan böjd likosm arbetsbåtens främre dävert,hörnplåtar, däcksvinklar,brackets mm

Båtdäck BB: BB livbåt fullständigt krossad och en mängd inventarier förlorade.Båtens förliga dävert bräckt inkl. block,däckssko mm 4 däcksplankor vid telegrafhytten bräckta liksom trålådan över styrapparaten på akterkant.3 längder spolrör svårt böjda mm

Permanant rep prov reparation kostat ~~35x25xkr~~ 533.10.0 pund inkl en ny livbåt för 184 pund. BB ankare skrot. Reservankaret inshacklats.

Reparation vid Ekensbergs varv i Stockholm EIII 168

Ingarö anlände 3.4.40 till Ekensbergs varv,Sthlm,låg 2 dygn i docka, klar efter 18 dagar. Kostaad 38.795:- kr.
Varvet bortsprängt cementkistan i förpiken och reparerat alla plåtskador och skador på barriärer,brädgångar etc Föröver måste 25 spant och 8 plåt stråk riktas bl. och på backen måste ankarspelet tas loss och återfastsättasmed nya bultar. Under backen förnyades 40 kvadratfot träskott samt hyllor mm i lampskåp och kabelgatt.Ny landgång på båt- och bryggdäck.
80 brädor i bryggans teakbarriär BB förnyats. Levererat en flotte i st f den som gått förlorad i hårt väder på hemresan. På poopdäck riktat 21 löpmeter barriärstrålar och 7 stöttor etc.

Befh berättelse i dispachen SKNEII didp

Se forts

INGARÖ 9.2.40

Befh berättelse i dispachen

Förhörsprotokoll bifogat ett brev 26.2.40 till Wm.Wilson i NewCaste/Tyne från Bramwell, Clayton & Clayton solicitors inför skadeståndsrättegång:

Befh Strömberg: Enligt order skulle vi hålla oss c:a 3 kbl akter om föregående fartyg och c:a 2 kbl från fartyget i BB kolonn. Komvojfart 8 knop. Konvojen började samlas ich vi lättade ankar kl 22.45 den 8.2 och styrde upp akter om det sista fartyget i STB kolonn. Mitt fartyg gör vid full fart c:a 9 knop, ½ fart = 6-6½ knop. Vår hastighet var ungefär 7 knop genom vattnet. Jag var på bryggan med 1e styrman och rorsman. Utkiken stod på backen. 3e maskinisten hade vakt i maskin. Min maskinist och jag hade kommit överens om att vi skulle börja med telegrafen på ½ fart och om jag önskade öka farten med 2 varv,ringer jag på telegrafen full fart framåt och omedelbart efteråt tillbaka till ½ fart framåt igen. Vi visade sidolanternorna och akterlanternan. Sidolanternorna var avskärmade med en plåt med 3 rader hål i medan akterlanternan avskrärmats med säckväv över glaset.Dessutom hade vi gjort iordning ytterligare en akterlanterna som var försedd med blått ljus vilket avskärmats genom en plåt formad som en huv,och med ljuset således riktat ner mot vattnet.En kort stund efter det vi kommit in i S½O kurs drog fartyget närmast förut längre bort och jag telegraferade följaktligen för full och sedan ½ fart framåt och angav därigenom till maskinisten att jag önskade farten ökad med 2 varv. Vi fortsatte med denna något ökade fart i maskin.Vi kunde se akterljuset på fartyget föröver.Hon hade ett blått lju i denna lanterna och om det var försett med huv måste den ha varit horisontell ,ty jag kunde se själva lampan . Fartyget föröver var något längre bort än de stipulerade 3 kbl. Jag ansåg det vara 7-8 kbl.Strax efter denna andra ökning gick jag ner i navigationshytten på undre bryggan för att kontrollera den position där vi skulle ändra kurs. Jag var där 1-2 minuter när 1e styrman kom nedrusande till navigationshytten,öppnade dörren, tände den el.förtoppslanternan och sade att vi mötte ett antal fartyg.Inga fartyg hac synts till när jag lämnade bryggan. Förtoppslanternan var något avskärmad. Både styrman och jag sprang upp på bryggan och såg 2 fartyg,ett på var sida om oss, passera nordvart. De följdes av ytterligare ett par fartyg.De passerade alla mitt fartygutan anmärkning. När det sista paret fartyg passerade beslöt vi försöka komma närmare fartyget föröver i konvojen och styrman slc på min order full fart framåt.Vi hade förut gått ½ fart framåt.I samma ögonblick fick jag syn på det gröna ljuset från ett fartyg med bäring 1 streck eller lite mindre på STB bog. Vid tillfället ansåg jag att detta fartyg var c:a 3/4 mil borta,men enligt vad jag funnit vid närmare eftertamke och beräkning av tider kan hon inte ha varit mer än 3 kbl från oss. Vår fart genc vattnet måste vid tillfället ha varit c:a 7 knop. Först tog jag detta gröna

ljus för akterlanternan från fartyget föröver i konvojen (Skillnaden mellan blått och grönt ljus är inte stor i mörker) , men omedelbart efteråt fick jag sikte på den blå akterlanternan med bäring kanske 1 streck på vår BB bog. Det var något längre bort är det gröna ljuset på vår STB bog. Kort efter det jag siktatdet gröna ljuset blåste fartyget som visade det en lång stöt. Det var inte en rodersignal. Styrman och jag hade diskuterat om vi skulle gira BB ochge henne större svängrum,när jag fick syn på hennes röda lanterna,medanden gröna fortfarande var synlig,och omedelbart sade jag:"Nej kom STB!" och gav rorsman order att gira hårt STB och blåste en kort stöt i ångvisslan. Det mötande fartyget varungefär 3 kbl från oss med ungefär samma bäring när hon visade sitt röda ljus. Hon svarade genast på vår korta signal med 5 korta stötar. Jag kunde inte förstå vad denna signal skulle betyda men jag trodde mig förstå att hon slagit back i maskin ,varför jag gav order om att telegrafera för full fart back,vilket 1e styrman gjorde och jag blåste 3 korta stötar på ångvisslan. Hon var då ungefär 1 kabellängd från oss ,visande båda sidolanternorna.Vår bog hade just börjat svänga STB när det andra farttget med sin BB bog träffade mitt fartygs BB bog. Hennes bog gled sedan längs vår bog ett kort stycke och det slog gnistor under ett våldsamt brakane. Sedan kom hon fri från oss ,medan hennes akter akterskepp svängde ner mot vår BB-sida och hennes BB-sida träffade vår BB bog ungefär tvärs för vår backs akterkant och gled sedan längs vår sida till akter om midskepps därvid krossande vår förliga BB davit och BB livbåt mot sidan på mitt fartyg och blev sedan klar. Våra livbåtar var utsvängda utombords.Den första stöten kom vårt BB ankare att lossna och 120 famnar kätting löpte ut. Det kolliderande fartyget fortsatte tydligen framåt efter att ha kommit klart och vi förlorade henne ur sikte i mörkret. Tidvattnet började sätta sydvart och ostvart och mitt fartyg svängde så småningom runt tills vi stävade nordvart och västvart. Strömstyrkan torde endast ha varit c:a ½ knop. Vindstyrkan var SO 2. Klar sikt med dimma vid horisonten.Det är min åsikt att det kolliderande fartyget var under STB-gir eller hårt STB roder vid tiden för kollisionen.Jag tror också att hon girat STB före kollisionen och att det var detta som kom henne att visa den röda lanternan.Vid tiden för kollisionen borde vi, enligt mina beräkningar,ha styrt ungefär sydlig magnetisk kurs och det andra fartyget var ungefär i linje med mitt. Jag anser att det andra fartygetvarit skuld till kollisionen genom att gira STB när fartygen voro grönt mot grönt.Hon borde ha girat BB om de ansett att vi voro för nära.Om de inte girat STB och visat sitt röda ljus skulle jag aldrig ha girat STB.

<u>Ie styrman Gleisner:</u> Vi var nr 60 i konvojen.Fartyget närmast förut gick med mycket varierande farter.Ibland kom vi upp nära intill henne och ibland längre akterut än det stipulerade avståndet. Vi styrde efter akter

INGARÖ 9.2.40

lanternan på fartyget föröver. Detta fartyg hade en blå lanterna i aktern och vi kunde se ljuset (lampan) emedan det tydligen inte var riktigt avskärmat. Vår akterlanterna var avskärmad med säckväv över glaset. Vi hade ingen blå lampa,som befh anfört. Jag förstod genom att observera vår kompass att vi kommit på kurs S½O och vi fortsatte på denna kurs. Jag kan emellertid inte säga vid vilken tid vi kommo på denna kurs; vi hade inga order att styra några angivna kurser någon gång.Vi gavs endast särskilda positioner och varje fartyg skulle räkna ut sina egna kurser. Någon gång efter kl 01 fick jag syn på ett antal mötande fartyg.Några visade grönt ljus,aandra rött. De hade alla sin främre topplanterna tänd. De gröna ljusen voro alla på vår STB bog och de röda på vår BB bog.Jag tror att de var ungefär 4 fartyg i varje rad. Det var inget av dessa fartyg som kolliderade med vårt. Det närmaste fartyget, när jag fick sikte på dem,torde ha varit på en distans av ½ till 3/4 mil. Befh hade lämnat bryggan en kort stund innan dessa fartyg siktades. Han hade gått ner i navigationshytten. Då jag såg ljusen från dessa mötande fartyg sprang jag nerföfSTB lejdare ,öppmade navigationshyttsdörren och tände den främre topplanternan. Jag förstod att det var en annan konvoj vi mötte. När befh och jag kom upp på bryggan igen var de mötande fartygen närmare och kort därpå passerade det första paret Ingarö, ett på var sida. De följande två paren passerade oss också ett på var sida om oss. De var inte precis i bredd med varandra utan endast ungefär i par. Jag var borta från bryggan 30 sekunder på sin höjd. Då det sista paret passerade oss hade vi förlorat sikte på akterlanternan på fartyget föröver i vår konvoj och vi beslöt öka farten för att försöka hinna upp henne. Befh gav mig order slå full fart framåt på telegrafen vilket jag gjorde. Vid ungefär samma tid fick jag för första gången syn på det gröna ljuset på vår STB bog, ½ till 1 streck. Först trodde jag att det var denblå akterlanternan från fartygetvi skulle följa,men nästan omedelbart efteråt fick jag syn på det blå ljuset kanske 1 streck på BB bog. Detta blå ljus var längre bort än det gröna på vår STB bog. Detta gröna ljus tycktes mig först vara 3/4 till 1 mil borta,men vid närmare eftertanke och beräkning anser jag nu att avståndet endast varit omkring 3 kbl. Fartyget som visade grönt ljus visade ingen topplanterna. Befh och jag diskuterade huruvida hon skulle kunna passera i säkerhet på vår STB sida och huruvida vi skulle gira BB, då det andra fartyget blåste en lång signal och då fick jag syn på hennes röda lanterna,ehuru den gröna fortfarande synees, och befh gav rorsman order om hårt STB roder och gav en kort stöt i vår ångvissla.Det andra fartyget svarade med 4 eller 5 korta signaler.Jag begrep inte vad de menade med denna signal men trodde att de slagit back i maskin.Vi svarade med 3 korta signaler och på samma gång ringde jag på befh order full fart back. Vårt fartyg hade redan börj

INGARÖ 9.2.40

svänga åt STB då det andra fartyget,med båda sidolanternorna synliga, med sin BB bog törnade mot Ingarös BB bog. Vid kollisionen tycktes det abdra fartygets bog kastas tillbaka åt STB och hennes akter svängde över åt BB som om hon varit under STB-gir eller hårt STB roder och hennes BB låring träffade Ingarös BB bog ungefär tvärs backens akterkant,varefter hennes låring gled längs vår sida ungefär till midskepps,tryckte in vår reling, krossade BB främre dävert och hängde upp sig i vår BB utsvängda livbåt som pressades akterut och ner på welldäcket.Jag tror det var hennes livbå t som fastande i vår. Sedan hennes låring kommit klar svängde hon STB och försvann i mörkret. Kollisionen inträffade kl 01.27 den 9.2 ungefär 6½ sjömil S 1/4 S om Roker Pier Light,Sunderland. Vädret var klart. Sikten ungefär6½ sjömil eller mera. Vi förlorade sikte på det kolliderande fartygets gröna ljus strax före kollisionen. När vi lade rodret hårt STB antar jag att det andra fartygetvar på 2-3 skeppslängders distans.När kollisionen inträffade var fartygen nästan i linje. En ostlig dyning kom oss att rulla avsevärt.Jag anser det andra fartygetvara skuld till kollisionen på grund av att det girade STB när fartygen voro grönt mot grönt. Om de ansett att vi voro för nära skulle de ha girat BB ,men de bålste en lång signal och måste ha girat STB. Hade inte hon visat rörr ljus skulle vi aldrig ha girat STB. De skulle ha tänt sin topplanterna när de först fick sikte på oss..

Skadeståndsprocess SKNEIII 168

SÅAF i brev till SKN 23.9.41

Enligt laga kraftvunnen dom ha båda fartygen befunnits lika skyldiga till kollisionen och vårt ombud i New Castle är f.n. sysselsatt med att reglera respektive skadeståndskrav.

SÅAF till SKN 29.4.44 meddelat:

Att följande telegram ingått från Wm Wilson & Co,New Castle:

" Ingarö-Largo claims agreed as follows Ingarös claim 6406 poonds of whick 50% recoverable. Largo claim 4732 pounds 8 shillings 6 pence of which 50% payable stop Received cheque for 930 pounds 19 sh. 10 pence from owners Largo stop After deducting balance Bramwells costs and our charges leaves balance of 372 pounds due you which we are telegraphically remitting = Wm Wilson."

Assurans

SKN 30.9.41 betalt kasko 50577:70 kr för Ingarös skador och som bidrag i gemensamt haveri.

Partikulädispache given Gtbg 23.8.41 av Kaj Pineus för att bestämma Atlanticas ersättningsskyldighet för skadade ägg i lasten = 953:64 Pineus ålagt SKN ersätta Atlantica.

INGARÖ 9.2.40

Tilläggsdispache 9.2.44

Kaj Pineus på SKN:s anhållan utfärdat partikulärdispache i Göteborg 9.2.44 = 67 sidor med sifferuppställningar av vilka framgår att SKN fått betala skadestånd till Largos rederi med 46.838:23 kr (Pund 2779.14.4) samt haft att betala 9223:74 i kostnader för bestridande av skadeståndsskyldighet. - SKN å andra sidan från Largos rederi fått utbetalat i proveny (skadestånd) kr 26.455:51. vartill försäljningen av BB förstörda ankare inbringade en proveny till SKN på kr 320:15.

Eget Historik

Lastångare på 2000 brton byggd 1916 vid Greenock & Grangemouth Dockyard co Ltd i Grangemouth av stål. (Ex River Dart) Tillhörig red AB Rex (K.M. Källström) i Stockholm. L 84,7 B. 12,8. 3320 ton dw . 786 ihkr triplemaskin från Cooper & Greig Ltd i Dundee. Inköpt 1927 som River Dart från England. Red AB Rex bildades i Sthlm 1903 med grosshandlare Waldemar Beije som huvudredare,1916 övertog Transatlantic aktiemajoriteten,1923 ombildade rederiet åter men som VD kvarstod sedan 1903 K.M.Källström. I okt 1929 på resa Kotka-Amsterdam kolliderade Ingarö i Brunsbüttel med Holländska ss Noordendijk och måste prov.rep. i Cuxhaven. - I juni 1929 på resa Kotka Rotterdam med trälast kolliderade Ingarö i Kielkanalen med ss Specht av Hamburg men båda fartygen kunde fortsätta sina resor. - 27.9.35 på resa Västerås-Barry Dock med järnmalm sprang Ingarö läck i grov motsjö och måste gå in till Göteborg. Några dygn tidigare hade ångaren av samma anledning sökt nödhamn i Hälsingborg för prov. tätning. - I den svåra januariorkanen i Nordsjön 1937 fick Ingarö rorledningen bräckt vid Doggers Bank men kunde fortsätta efter prov. reparation. - På resa Danzig-Stlm med kol grundstötte Ingarö 4.4.39 hårt vid Digergrund utanför Fårö efter att i tä tjocka ha framförts med full fart utan lodningar. Alla rum och maskin vattenfylldes och först sedan 1000 ton kol vräkts överbord kunde Neptunbolaget dra henne flott under pumpning och införa henne tikl Bungeör i Fårösunds inlopp för tätning av de omfattande bottenskadorna. Bogserades sedan till Finnboda varv för omfattande reparation. I nov 39 dömdes befh i Sthlm till 60 dagsböter à 8 kr för vårdslös navigering. - Den 3.9.40 vid midnatt försvann maskinist E.Andersson från fartyget i närheten av Svenska Björns lysboj då fartygetvar på resa Hargshamn-Emden. -Den 4.12.4 på resa Västerås-Rotterdam med malmlast kolliderade Ingarör kl 21 i konvo mellan Elbe 2 och Elbe 3 fyrskepp med ss Jamaica av Stockholm och fick en buckla tvärs lucka 3 BB. Kollisionen skedde vid uppankring. Ett haveri somm finns i KK (H) vol 30.- 1958 var Ingarö Rexbolagets äldsta fartyg I jan 1959 lossade hon sin sista kollast vid Gasverkskajen i Göteborg och förhalades sedan ner till Gullbergskajen där F:a Skrot & Avfalls-

INGARÖ 9.2.40

produkter började skrote ner henne. Den 29.2 var master och däckshus borta och den 3.5. återstod bara det tömma skrovet. I början av juni hade Ingarö upphört att existera.

Krigshaverier

5.1.44 & 22.5.44

ORANIA 11.2.40

TORPEDERATS KL. 21.30 I MÖRKER OCH SNÖYRA 65 SJÖMIL NO SHETLAND, PÅ RESA BUENOS AIRES- MALMÖ, FULLT UPPLYST OCH NEUTRALITETSMÄRKT. FJORTON MAN FÖRSVUNNIT I STB LIVBÅT. NIO MAN BÄRGATS AV JAGAREN FOXHOUND NÄSTA f.m.

ORANIA 11.2.40

Rapport:

Avgick Buenos Aires 5.1.40 destinerad till Malmö. Rumslast av c:a 2403 ton majs, 400 ton oljekakor och 100 ton kli i säckar. Djupg F 18'10" A. 20'4" Bunkrat på St.Vincent 26.1.40 24 ombv
Torpederad eller minsprängd 11.2.40 kl.22.30 omkring 65 sjömil NtO Shetland
Vind NO 4 Beaufort. Hög oregelbunden dyning.Skyad luft med snöbyar.
3e styrman och utkik på bryggan. Sjönk omedelbart. 14 antagligen ljutit döden.

Leith 29.2.40
Sten Erik Lindeberg
Ie styrman.

11.2.40 mellan kl.22.20-22.30 hördes en explosion i akterskeppet och fartyget började omedelbart sjunka med aktern före. Propelleraxeln bräcktes och vatten inströmmade i maskinrummet genom tunneln.Däcket vid lucka 3 BB och durken i de aktersta hytterna i BB midskeppsgång sprack. Besättningen samlades på båtdäck och gick i respektive livbåtar enligt fördelning. Då fartyget sjönk allt hastigare sjösattes båtarna. Från det explosionen skedde tills fartyget försvann under vattnet anser jag att en tidrymd av högst 3 minuter förflutit. STB livbåt iakttogs flytande på vattnet omedelbart efter olyckan, men förbindelse med densamma förlorades efter c:a en timme. Den 12.2 omkring kl.10.30 bärgades vi av jagaren H.M.S Exhound

---

Sjöförklaring vid vicekonsulatet i Leith 11.2.40 kl.16.30

Vice-konsul Mackie förhörsledare.
In view of the lack of time it was impossible to call experts.
Crew list as far as remembered was read aloud.

Ie Styrman Lindeberg: Väckts av explosionen kl.22.30,satt på sig kläder och skyndat upp till båtdäck där 3e styrman ledde sjösättningen av båtarna.Hjälpt till där. Fartyget sjönk snabbt just som BB båt nått vattnet och Lindeberg och den sjöman som hjälpt till att fira taljorna måste hoppa överbord, men bärgades simmande av männen i livbåten.

3e styrman Bondesson: Vakthavande på bryggan kl.20-24. Mellan kl.22.20 och 22.30 hört en våldsam explosion någonstans akterut och beordrat rorsman och utkiken att hjälpa till att få båtarna i sjön.Sedan rusat ner på fördäck och kapat surrningarna till flotten på lucka 2. Därefter återvänt till båtdäcket och hjälpt till att i sista stund få BB båt i sjön Fartyget sjönk innan båten hunnit mer än någon meter ut från fartygssidan, och 2 man måste hoppa i sjön och togs upp ur vattnet. Nästa dag kl10.30 togs alla i båten upp av en jagare och infördes till hamn på Skottlands östkust.

Kocken Nylund: Jag vaknade vid ett förfärligt brak och en hård skakning.

ORANIA 11.2.40

och min hytt blev uppfylld med majs. Jag fick tag i en rock och sprang upp till BB båt på båtdäck som redan var halvt nedfirad i vattnet. Jag tänker att vi var i livbåten i 12 timmar som min klocka var innan vi blev upptagna av en engelsk jagare varifrån vi blev landsatta i Leith.

Mässuppassare Bock: Natten till 11.2 vaknade jag av en explosition avrefter jag rusade upp på båtdäck. Just när livbåten var firad gick fartyget till botten. Efter 12 timmar i båten blev vi upptagna av en Jagare vilken förde oss till Scotland.

Eldare MacGrath: I was down in the stokehold, hoisting ashes, at 10.30 p.m. on sunday 11.2 and the trimmer said to me "there has been an explosion" and told me to run. I did not think this was correct, but when I sae coal falling down through the bunker hatch, I decided there was something wrong. I at once made for the deck to try and get hold of the other two firemen, After that I made fpr the small boat on the port side. Nobody was there at the moment but after a few minutes the chief officer and the telegraphist appeared. Thereupon we launched the smallboat and got away from the ship. After about a quarter of a minute Orania sank. After sailing about we were picked up by a destroyer at 10.30 a.m. next morning and landed at Lerweick.

2e maskinist Knut Sandström: (Lämnat Leith för London på kvällen 23.2 och lämnat London med flyg till Götebrog den 26.2., lämnat en skriftlig rapport, som dock saknas i mappen på KK) Se Nedan:

Respektive konsulat tagit om hand 2 Brasilianare och en Argentinare i besättningen.

KK Memorial 2.4.40

...av allt att döma minsprängts eller torpederats utan föregående varning. STB (Befh) livbåt har, sedan den sist iakttagits efter fartygets sänkning, aldrig varit avhörd, och måste nu anses hava gått förlorad med man och allt.

Ex officio
Bo Bergström

UD HP80c 3512

Ytterligare vittnesmål

Sjöförklaringen kurirpostats 6.3.40 från beskickningen i London till UD. Här finns 2e maskinist Sandströms vittnesmål med i original samt ytterligare 3 vittnesmål på flygpostark:

2e maskinist Sandström: "Höll på och arbetade med en askpyts klockan c:a 22.30 och ~~hörde samt kände~~ hörde samt kände en mycket stor explosion varvid jag föll i durken. Efter det sprang jag och stoppade maskinen vilken började rusa i explosionsögonblicket. Därefter tog jag mig upp

ORANIA 11.2.40

från maskinrummet och jag såg att smörjaren gick upp strax förer mig. Sedan rusade jag till min-hytt och hämtade en del kläder som jag dock tappade under vägen upp till båtdäck. Kommen därupp var där god ordning, allt gick lugnt och i full-ordning. Vi kom i livbåten efter c:a 2½ eller 3 minuter efter explosionen. Vi hade kontakt med STB båt c:a 1½ timme varefter vi satte segel och kurs på Shetlandsöarna. Efter omkring 12 timmar blevo vi bärgade av en engelsk jägare och landsattes i Lerwick,varefter vi blevo sända tillLeith.

Knut Sandström

Vittnesmål av Jungman Akkarsjö: (Maskinskrivet flypostark)

"About ss Orania sunk 12.2.40

At 10.30 o'clock P.M. as I was sleeping, I was awaken by a tremendous fallow and very strong shaking. I jumped out of the berth and put on a pair of shoes and my trousers and run on deck and lousened the lifeboat on port side. I went then down on the railing and swam from here out to the lifeboat. I think it may have been 3 minutes from the explosion to the ship sank. I suppose we were 12hours in the lifeboat till we were taken onboard the british destroyer,where we all got dry clothes and plenty food and all were good to us. The destroyer took us into the port of Lerwick ,and from Lerwick we came down here to Leith.

Leith 21.2.40
Sailor A.Ankersjö

Lättmatros Oscar Pinto do Bomfim & lättmatros Santos Souza skrivit 4 rader var på spanska attde varit ombord och blivit räddade.

Lämpare Rafael Olivera: På spanska vittnat om att Orania sjönk 3 minuter efter explosionen,att han var 12 timmar i livbåten och landades i Lerwi

---

CREW LIST (Delvis SKN,Delvis KK)

+ Befh Bror Eugen Öhlén, Sundsbruk,Sundsvall ,f-90.Förtt Orania sedan 1924 Hans hustru stewardess ombord. Tidigare fört Gudmundrå och Oscar Midling. 49 år

Ie Styrman Sten Erik Lindeberg,Stockholm, f-04 35år

+ 2e styrman Karl Örjan Ekman, Motala, f.-10 (Fadern läkare i Motala) 30 år

3e styrman Sven Sigurd Bondesson, Karlskrona, f.08 i K-a. 32 år

+ Chief Georg Wilhelm Bodin, Tumba, -94 45 år

2e maskinist R.Sandström ,Stockholm,f-03 37 år

+ 3e maskinist Julet Oertlin,Buenos Aires, f.-98 41 år

+ Steward Gottfrid Franzon,Bredåkra, f.-87 52 år

+ Stewardess Hjördis Öhlén, Sundsbruk, f -07 Befh hustru som i många år följt maken på hans resor. 32 år

Kock Karl Gustaf Julius Nylund,Vestra St.Persgatan 61,Norrköping, f -15 Född i Ringarum,Österlen. 25 år

Mässpojke Gustaf Ragnar Wilton Bock, Grebbestad, f -22 18 år

forts

ORANIA 112.40

Forts crew list

+	Matros Aåge Ossian Asplund , Östra Grevie,f -09	30 år
+	Matros Bernhard Andersen, Stavanger, f -14	25 år
	Lättmatros Oscar Pinto do Bomfin, Barzil f.-10	30 år
	Lättmatros Santos Souza, Brazil , f - 12	27 år
	Jungman Agar Ankarsiö, Danmark, f -19	20 år
+	Jungman Ansgar C.Jensen, Köpenhamn, 23.3.22	17 år
+	Smörjare Alfred Bernhard Nielsen,Köpenhamn, f,92	47 år
+	Donkeyman Pauli Tomasunas, Lettland, f -08	31 år
	Eldare Michael McGrath,St.Johns,Newfoundland, f -17	22 år
+	Eldare Svend Erik Jensen, Köpenhamn, f -19	20 år
	Jungman Jensen & eldare Jensen var bröder	
+	Eldare Vilig Kirilovs, Lettland, f -07	32 år
	Trimmare Rafael Olivera, Argentina, f -17	22 år
+	Trimmare Axel Madsen, Danmark, f -19	20 år

(Eldare Roald Hansen rymt vid bunkring i St.Vincent =Red. 1.3.40)

Befh och 3 man hem med flyg

UD R-91 Befh Lindeberg (f.d.Ie styrman)
3e maskinist Bondesson
Kock Nylund
Mässuppassare Bock

Hemsända med Aerotransport från Shoreham till Malmö i mars 40 till en kostnad av 356?60 per person , en evakueringsmöjlighet som UD sett sig tvingat anlita efter Santoskatastrofen 26.2.40 (och som stoppades 9.4.40 vid tyska anfallet mot Norge och Danmark)

TELEGRAM

London till UD 12.2.40

"65 ss Orania sunk north of scotland stop 10 men rescued by british warship stop one boat missing inform owners =Sw.Consulate General

Dito 13.2 .

" 68 our 65 Viceconsul Lerwick confirms Orania of Stockholm sunk stop following ten landed last night cheef officer lindeberg third bondesson engineer sandstrom cook nylund messboy book all swedes five foreign seamen names undecipherable stop other boat 14 men including captain and wife missing stop search made by planes and warships stop inform trade board and owners= SW.consulate general

~~Dito 14.2.~~

~~70 your 29 Orania.~~

Dito 14 2

70 your 29 Orania survivors all well stop rescued foreigners are danish seaman ankerso brazilian seamen bonfim and souza argentine trimmer olivera

forts.

ORANIA 11.2.40

Telegram forts:

and fireman mcgrath of n.f. stop ship believed torpedoed without warning 11th inst stop no news missing boat = Sw.Consulate general

UD P.M. 1.52.40

Orania hade ship's navicert and hade order att icke ingå till eneglsk kontrollhamn.

Chiffertelegram London till UD 15.2.40 kl.21.12

144 Orania explosion vid lucka 3 troligen torped ingen varning tid 22.30 11.2 position 60 miles NO Flugga fyr shetland stop Dalarö tid 21.45 12.2 position nord 56 43 west 11 45 130 mil west Tory island torp utan varning och sedan besättningen gått i båtarna besköt ubåten Dalarö = Swedish minister

Telegram 15.2.40 vice-konsuln Lerwick till red ab Fredrika

"following telegraphed swedish legation london yesterday report by chief and third officer of steamer sunk stop while on passage buenos aires to. malmo when about 60 miles north by east off flugga lighthouse shetland on sunday 11th 10.30 p.m. a violent explosion below number 3 hold port side presumably fired by uboat without warning stop orania sankin two minutes stop chief third officers second engineer seven of crew left in port lifeboat stop starboard lifeboat observed leaving ship containin master his wife and 12 of crewand was never seen again stop weather calm with moderate sea stop at 10 a.m. next day port lifeboat and crew picked up by admiralty vessel and landed at port on mainland shetland whence they were conveyed by motor overland to lerwick arriving there without accident 10 p.m. monday 12th februari and were accomodated on premises = Swedish vice consul

Chiffertelegram UD till beskickningen i Berlin 17.2.40

UD i telegrammet beordrat protest mot sänkningen av Pajala och förordat omnämning av sänkningen av Dalarö och Orania och bombningen av Mertainen den 3.2.40 - "I anslutning härtill bör ni göra energiska framställningar och understryka den livliga indignation och oro som den skärpta tyska sjökrigföringen väckt i Sverige."

SKN EIII 168 Brev till UD från Generalkonsulatet i London 14.2.40

(Utdrag:) Därest direkt fartygslägenhet från Kirkwall till Sverige icke står att erhålla,komma de svenska besättningsmedlemmarna samt den danske sjömannen att hemsändas med första lägenhet via Leith eller Newcastle/Ty till Bergen."

(2e maskinisten lämnat Leith 23.2 för London och den 26.2.medföljt ett Aerotransportplan från Shoreham till Malmö) SKN EIII 168

ORANIA 11.2.40

LASTEN

Majslasten var assurerad i Ocean och Gauthiod och återförsäkrad i SKN. Enligt UD HP80c vol 3512 var Orania krigskaskoförsäkrad för 905.000:- kr och lasten för 508.400:- kr = 1.413.000:- kr

SKN utbetalat 5084000:- 15.4.40 till Svenska Foderintreeenternas Förening i Stockholm . Slutrgelerat 25.9.40

Både Orania och Dalarö saknas på SKN EVII

trots att båda står upptagna i liggaren över varuhaverier. Båda fartygen hade majslast, och handlingarna har blivit utlånade till någon intressent och aldrig återställts. De kan ha försvunnit på UD:s sjöfartsbyrå, på Handelsdepartementet, på Ocean eller Gauthiod eller Foderintressentföreningen.....

Terje Fredh:" Krigets konsekvenser"(Lysekil-83)

Kock Wilton Bock berättar om Orania: " Tyskarna var inte populära 1940 i Argentina. Under uppehållet i Buenos Aires räckte barn och ungdomar ut tungan åt oss svenskar och skrek "Alemanes!" Ute på La Plata-floden såg vi resterna av Graf Spee som sprängts i luften. "Efter 6 dygn small det. Explosionen kom i akterskeppet . Propelleraxeln sprack och Orania tog snabbt in vatten. På ett par minuter gick hon till botten. Jag hamnade i en livbåt med 4 svenskar, 2 brasilianare, en från Argentina och en Newfoundländare. Efter ett dygn togs vi upp av jagaren Foxhound.Däremot hittades aldrig Oranias andra livbåt med 13 man. Vi landades i Lerwick varefter vi åkte kustbåt till Aberdeen och sedan till London,Folkestown och hem till Sverige över Belgien."

Effekter

Trots att befh kapten Öhlén med hustru sedan många år hade sitt hem ombord, fick dödsboet (Sundsvalls Enskilda Bank) endast stipulerade 1800:- "Det ligger i sakens natur att någon specificerad förteckning av dessa effekter icke kan åstadkommas" skrev banken 23.8.40 till rederiet, " och det torde vara uppenbart att värdet av makarna Öhléns fullständiga utrustning uppgick till högre belopp än det som enligt gällande lag maximalt skall utgå."

2e styrman Ekmans far, doktor Carl H.Ekman,skrev 27.3.40 från sin praktik i Motala till rederiet och anhöll laglydigt om 787:50 för sonens effekter samt 250:- för sextant och facklitteratur. "Han var vid avgången från Sverige för ett år sedan utrusted för beräknad seglation i Sydamerikanska farvatten under 2 års tid,varjämte han helt

ORANIA 11.2.40

visst medförde en hel del effekter till sitt blivande hem. Han ämnade gifta sig omedelbart efter hemkomsten." Fadern fick från rederiet 1037:5 vilket SKN godkände.

3e styrman Bondesson förlorat för 1941:- som han fick av rederiet, men SKN ersatte rederiet endast med 1240:50 (Kortvågsapparat 80:-, kikare 60:- skrivmaskin 180:-, diverse kuriosa 160:-)

2e maskinisten inlämnat en förteckning som slutade på kr 1360:- och skrev "Då detta överstiger den lagliga ersättningen som jag är berättigad att erhålla, uppföres icke flera effekter på listan. Stockholm 1.3.40."

Kocken skrev sin lista i Norrköping 4.3.40 och tog upp 1 st fickur i ~~xxx~~ silver (gammalt minne)350:- Han fick 780:- av rederiet, SKN ersatte bara med 337:50.

Mässuppassare Bock skrev sin lista 4.3.40 på Hotell City, Östra Larmgatan6 i Göteborg. Han fick av rederiet 361:-, SKN ersatt rederiet med 337:50.

Svenska Sjöfolksförbundet krävde och fick av rederiet för matros Asplund 550:-, SKN betalade 450:- till rederiet.

Chiefens änka, Judith Bodin, fick 1981:61 av rederiet 14.4.40, SKN godkände 1762:50.

Matros Bernhard Andersens föräldrar i Stavanger fick 450:- 18.11.40 "Andersen hade kompletteret sitt utsyr i Norfolk like för han ble forhyret med ss Orania, det framgaar av brev han sendt sine foreldre." skrev föräldrarnas advokat till rederiet 7.11.40.

Eldare Svend Jensens föräldrar i Köpenhamn skrev via en revisor 27.3.40 till rederiet att sonen vid avresan från Danmark hade sin sedvanliga utrustning och ett guldur til en antaglig vaerdi av 200 kr." De begärde 699:90, fick 337:50.

Argentinaren, Brasilianarna, New Foundländaren och jungman Ankarsiö fick via Sv. konsulatet i Leith 337:50 var.

Egna noteringar:

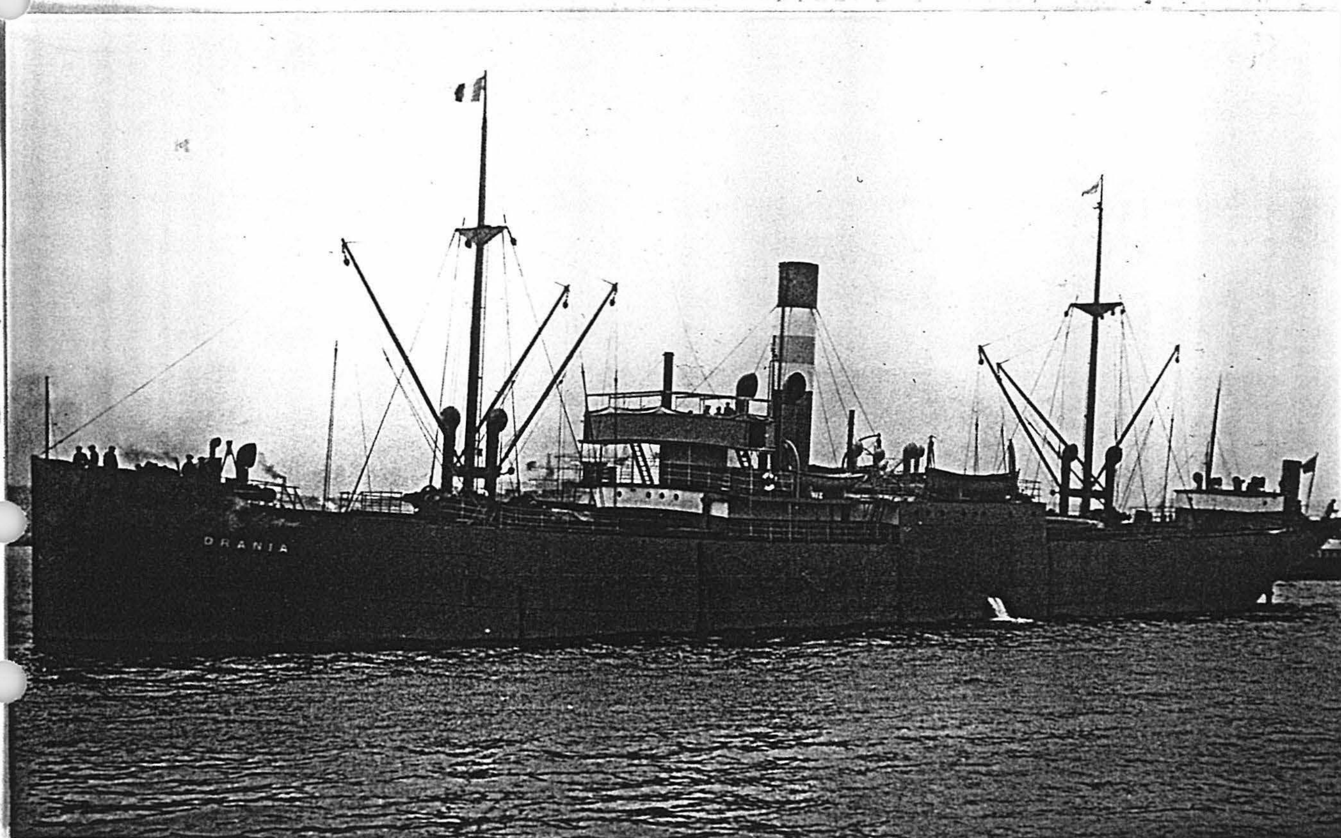
Sänkt av U-50, Bauer

Orania torpederades kl.23.54 tysk tid 11.2. 1940 av U-50, Kapitänleutnant Max Hermann Bauer, i plankvadrat AF 7837, 60 miles norr om Shetlandsöarna. -U-50 sänktes den 29.4.40 norr om Shetlandsöarna av HMS Amazon och HMS Witherington. (Rohwer)

Orania gick med alla navigeringsljus tända och var neutralitetsmålad på sedvanligt sätt. Torpeden exploderade vid lucka 3 BB men explosionen dämpades i någon mån av majslasten som låg i drivor överallt på däck i mörkret när besättningen skyndade till båtdäck, många i nattdräkter, ingen hade givit sig tid att klä på sig ordentligt. Majs vällde även in i kockens hytt genom det rämnade skottet och plåtskrot och splitterhade regnat ner över fartyget som krängde

Orania 11.2.40

våldsamt. Natten var lugn, vind NO 4, med dyning och bitande kyla med täta snöbyar av och till. I mörker och snöyra förlorade BB-båten efter 1½ timme STB båt ur sikte. C:a 3 minuter efter explosionen sjönk Orania med aktern före, varvid skum och rusånga lyste vitt i mörkret. BB-båte roddes hela natten men i dagningen sattes segel och redan kl 10.30 siktades båten från HMS Foxhound som drejade bi och tog upp de 10 skeppsbrutna. Jagaren började sedan söka efter STB båt och med 14 personer dirigerade spaningsflyg till området,men trots 2 dygns sökande kunde inga spår av båten upptäckas. Det är möjligt att den varit splitterskadad och sjunkit strax efter det fartyget övergivits. Kapten Öhlén och hans hustru följdes åt in i det sista. Den 18.1.39 blev Öhléns äldre bror dödad som interventionskontrollant på engelska ss African Mariner då hon bombades i Barcelona av nationalistflyg.



HISTORIK

Lastångare på 1874 brton byggd 1919 vid Lindholmens varv i Göteborg av stål. L. 79,8 B.13 Tillhörig RedAB Fredrika (Emanuel Högberg) i Stockholm som i febr 1928 då bolagets hemort ännu var Kramfors (flyttat till Sthlm -28), inköpt Orania från förnyade ÅngfAG Götha (F.Sternhagen) i Göteborg för vars räkning hon byggts.Orania tillhörde liksom Flandra/Patria Göthabolagets IA-serie.Dessa 3 fartyg sänktes inom loppet av 3 veckor jan-febr 1940.Orania var enkeldäckad, med back, lång brygga och poop, 4 lukcor, 2 master,6 ångwinschar Inga nämnvärda haverier noterade. Hade sitt sista år gått i trafik mellan Hamnar i Sydamerika o var nu på hemresa med s.k. fri navicert.

DALARÖ 17.2.40

FULLT UPPLYST OCH NEUTRALITETSMÄRKT TORPEDERATS UTAN VARNING EFTER ATT HA PREJATS AV EN UBÅT 150′NNW IRLAND KL 21.35. DEN SVÅRT SKADADE KAPTENEN DOG I LIVBÅTEN.AALLA ÖVRIGA BÄRGADE AV TRÅLARE EFTER 17 TIMMAR.

<u>DALARÖ</u> 12.2.40

<u>UD till KK,Sthlm 14.2.40</u>

"Härmed har jag äran meddela att det i Stockholm hemmahörande under nummer 5744 i fartgsregistret införda ångaren Dalarö -enligt ett från Generalkonsulatet i London ingånget telegram -nyligen förolyckats i närheten av Irland. Rederiet har underrättats om förestående.

J.Setterwall

<u>RAPPORT</u>:

Avgick 9.1.40 från San Nicolas,Argentina via Funchal,Madeira för bunkring 4.2.40 destinerad till ~~Stockholm~~ Göteborg. Rumslast av 5400 ton linfrö i säckar.Djupg F.20′1″- A. 21′11″. 30 ombv.
Torpederad av okänd ubåt den 12.2. kl.21.35 på lat.N.56 35′- W.11 50′.
Vind SO 3, grov SO sjö, god sikt. Ie styrmans vakt.Utkik på bryggan.
Vid explosionen revs bordläggningen STB upp i rum 2 under salongshuset.
Dessutom skador på grund av att fartyget utsattes för beskjutning med granater. Befh ljutit döden. 3 man lindrigt skadade, 3 insjuknat i förkylningssjukdomar. Skeppspappren förlorade.

xxx xxx xxx

Måndag 12.2.40 kl.21.45 avsköts från en okänd ubåt om BB ett prejskott.
Maskinen stoppades omedelbart och besättningen kallades till båtarna.
Befh infann sig omedelbart på bryggan. Ubåten anropades med moreslampa för instruktioner utan att något svar erhölls.C:a 21.35 avsköts från ubåt en en torped som träffade fartyget i vattenlinjen STB i rum 2. Befh blev vid explosionen så svårt skadad att han måste bäras ner från bryggan.
Redan innan befh hade hunnit bäras ner hade livbåtarna lagt ut från fartyget. I överensstämmelse med befh önskan hjälptes han överbord och blev upptagen av BB livbåt,där 3e styrman förde befälet. Hanvar vid upptagande medvetslös.Cirka en timme efter torpederingen började ubåten beskjuta fartyget med kanon varvid ett 10-tal skott avsköts.

Liverpool 19.2.40
Yngve Grönlund
Ie styrman.

<u>Telegram till RedAB Rex 13.2.40</u>

"Trawler Jan de Waele Port Patrick radio Ä 449/13/2 14.50 torpedoed last night Crew saved on board Belgian trawler Jan de Waele stop captain dead will be landed Buncrana ireland = Grönlund,Ist mate "

<u>Sjöförklaring på konsulatet i Liverpool 22.2.40 kl.11</u>

Dalarö på utresan haft last av pappersmassa till Albany,USA. Efter lossning,reparation och bunkring i Norfolk,Va, gått i barlast till

DALARÖ 12.2.40

St.Lorezo,River Plate. Lastat linfrö där och i St.Nicholas.Avgick 9.1.40 från St.Nicholas det. till Göteborg, Uddevalla,malmö. Lastfart 9 knop Bunkrat 525 ton på Madeira 4.2 och fortsatt efter en dags uppehåll. Gott väder under resam.

Ie Styrman: Mönstrat på i Malmö på utresan till USA. - 12.2.40 på bryggan kl.21.25 hört ett skott,sett en blixt om BB "about athwart" och slagit stopp i maskin. Mycket mörkt, med snöbyar och hög dyning. Befh som hört skottet kommit upp på bryggan. Ie styrman blåst livbåtssignal i ångvisslan. Befh instruerat honom att klargöra båtarna för firning. Under tiden hade Ie styrman sökt anropa ubåten i morsecode men utan att få avar. 7-10 minuter efter skottet träffades fartyget av en torped i rum nr 2 på akterkant av salongen. Vid den våldsamma explosionen slungades Ie styrman från övre bryggan ner på undre bryggan. När han kommit till sans igen sprungit till båtdäck för att se till att allt var klart för att bemanna livbåtarna. Sedan sprungit tillbaka till bryggan för att söka efter befh. Hittat honom liggande svårt skadad och hjälplös bland spillrorna på övre bryggan. Fast befh var en tung man lyckats bära honom ner från bryggan till däck,endast för att finna att livbåtarna sjösatts och besättningen lämnat fartyget. Han bar då befh vidare akterut till poopdäck och ropade och viftade därifrån till männen i båtarna.Uppenbarligen såg eller hörde de honom inte. Han bar då befh till flotten på lucka 5 där han tänkt de skulle stanna, men förstod att befh i sitt hjälplösa tillstånd inte skulle kunna frigöra sig och klänga fast vid flotten om den slog runt. Han diskuterade detta med befh och de kom överens om att Ie styrman skulle hjälpa befh överbord och släppa honom i vattnet. Detta gjordes och BB båt under 3e styrmans befäl tog upp befh. Ie styrman hade givit befh sitt livbälte och kunde sedan inte finna något till sig själv. Han hoppade överbord på STB sida och togs efter 10 minuter upp av STB båt i nästan medvetslöst tillstånd. -17 timmar senare fann en belgisk trålare de 2 livbåtarna. Den första båten som togs upp var STB båt i vilken Ie styrman var. Ie styrman tror inte att båtarna siktat varandra alls under natten. När BB båt togs upp av trålaren fick han veta att befh dött. Båda båtarna hade satt segel och vädret var gott. Den 142 kom trålaren in till Buncrana kl 09. Alla förts i buss till Londonderry för vidare befordran med tåg till Belfast och färja till Liverpool,medan Ie styrman åkte tillbaka till Buncrana för att ordna befh begravning. Han avlade vittnesmål inför coronern i Buncrana och förde befh stoft med sig till Liverpool där det kremerades den 16.2.på instruktionerfrån anhöriga via svenska

DALARÖ 12.2.40

konsulatet. - Sedan båtarna lämnat Dalarö och han var ensam kvar ombord med den svårt skadade befh, observerade han att ett 10-tal skott sköts mot fartyget varvid det el. ljuset slocknade.Fram till dess var fartyget upplyst. Hytt-och däcksljus och alla navigationsljus var fullt påslagna. Fartyget hade fört svensk flagg, svenska ~~färgan~~ färgerna varit målade på bogar och låringar och midskepps samt Dalarö-Sverige målat på var sida. Han hade inte sett Dalarö sjunka och det gjorde ingen annan heller

2e styrman Lindström : Hörde i sin hytt ett skott c:a 21.25 den 12.2 Rusat ut på däck och såg då en blixt om STB i mörkret. Fortsatt till båtdäck och hjälpt till med båtarna. Märkt att maskin stoppat. Sänt timmerman att pejla.Alla samlats vid livbåtarna. C:a 7 minuter därpå inträffade en fruktansvärd explosion och alla gick i båtarna fortast möjligt. Hans båt tagit upp Ie styrman i mycket medtaget tillstånd. Seglat c:a 17 timmar utan att sikta den andra livbåten och sedan tagit upp av Jan de Waele och landsatts i Buncrana på Irländska kusten.

3e styrman Olsson: Väckts av skott c:a 21.30.Klätt på sig genast och gått upp på däck. Fann alla utom Befh och Ie styrman samlade på båtdäck. Ie styrman kom senare till båtarna för att klargöra dem. Efter torpederingen sjösattes båtarna mycket snabbt. Det var beckmörkt och kallt. Tog befälet i BB båt och bärgade senare befh ur vattnet.Befh som var mycket tung hade lyfts ombord i båten av matros Karlsson och eldare Lönn. 3e styrman hjälpt till. Befh hade ett sår i huvudet,blodstänk vid öronen (about the ears) och inga livstecken förmärktes från honom. Alla i båten uppfattade befh som död.

Chiefen Jonasson: Vakthavande i maskin på kvällen 11-12.2.Hörde ett skott 21.30 och fick från bryggan signal "Stand by".Sedan ringde telegrafen stopp och maskin stoppades. En våldsam explosion inträffade efter ngr minuter och då chiefen kom upp fann han däcket upprivet.Han såg Ie stryman bära ner befh från bryggan, gick själv i STB båt. 15 ~~manx~~ man i denna båt. Efter 15-17 timmar kom en belgisk trålare somsedan fann även BB båt. Fick höra på trålaren att befh var död. Landsatts i Buncrana och därifrån åkt till Londonderry och Belfast.

Jungman Nygren: Stod till rors. Kl.21.30 hört ett skott och sett en blix om BB. Maskin stoppat. Kort därpå gått ner till båtdäck och i BB båt. Hjälpt till att hala befh ombord i BB båt. Befh var dåvid liv och andades svagt.Han lades i båten med ansiket neråt och man gjorde allt för att få liv i honom menhan slutade andas 5-10 minuter senare.

Matros Kristofferson: Utkik på bryggan. Hörde skott och såg en blixt om BB Gick i BB båt och sattes att manipulera en åra i båtens akter för att stötta upp den. Det var 3e styrmans båt. Såg befh lyftas ombord till synes livlös. Förstod av samtalet i båten att befh var död.

DALARÖ 12.2.40

Sakkunniga var befh N.B.Siegård på Ada Gorthón ,f. -86, och befh på Ella, S.A.Ohlsson,f- 01. "We would especially put on record our admiration of the manner in which chief officer Grönlund acted under such extremely trying circumstances."

CRE W LIST

+ Befh Nils Verner Nilsson, Villa Soltorp,Östertälje,16.3.91 i Sthlm. Gift
Till sjöss 1905, Ie styrman på Dalarö 1930, från 1932 befh.
Ie Styrman Oscar Yngve Grönlund, Stockholm, 8.9.00 i Njurunda. 3 år i rederiet.
2e styrman Stig Johannes Lindström, Nora, 27.12.07 i Nora 16 mån ombord
3e styrman Olle Birger Einar Olsson, Stillingsön, 30.11.07 Myckleby (7.1939)
Chief Carl Albin Jonasson, Uddevalla, 15.9.88 Herrestad,Bhl. (1.6.30)
2e maskinist Sven E.Karlsson, Stockholm, 38 år
3e maskinist Fritz Olsson, Vitemölla, Vitaby, 44 år
Stuert Carl G.Johnsson, Stockholm, 43 år
Kock Olle Magnusson, Elleholm, 24 år
Kockelev Gunnar Persson-Nordh, Järvsö, 25 år
Mässuppassare Nils Reinhold Östberg, Hossela, 30 år
Timmerman Johan Holm, Vallentuna, 28 år -Född på Wormsö,Estland.
Matros John Torde Mauritz Karlsson,Stockholm, 10.10.96
Matros Paul Evert Fernlund, Söderhamn, 27 år
Matros Oskar Kristoffer Agaton Kristofferson, Östersund, 12.10.03 Näss,Jämtla
Lättmatros Magnus Hed, Essvik, 18 år
Jungman Bror Nordborg, Malmö, 20 år
Jungman Erik Nygren, Östrand, 2.5.23 i Timrå
Jungman Sune Rosenhult, Umeå, 20 år
Donkeyman August H.Karlsson, Sthlm, 58 år
Smörjare Valdemar Jönsson, Ala, 40 år
Eldare Ernfrid Lönn, Lönneberga, 43 år
Eldare Bertil Holm, Enånger, 24 år
Eldare Lars Rudolf Rydell, Fredsberg, 53 år
Eldare Bror Rudolf Bohman, Järpen, 42 år
Eldare Erik Andersson, Hortlax, 38 år
Eldare Harry G.W.Nordström, Svartvik, 39 år
Lämpare Anton Leonard Karlsson, Sthlm, 29 år
Lämpare John Algot Eriksson, Göteborg, 27 år
Maskinelev Alrik Emriksson, Stånga, 20 år

Hemtransport med flyg

UD R-91: 26 man från Dalarö inkl. befälet togs av UD hem med Aerotransport från Shoreham till Malmö.Denna möjlighet att ta hem krigsförlista stoppades 9.4.40 och hade anlitats först efter Santos 26.2.40

DALARÖ 12.2.40

KK Memorial 21.3.40

Påskrivet i blyerts "belöningsärende."

... Torpederad ett par hundra nautiska mil NW om Irland utan föregående varning av en okänd undervattensbåt, vilken dessutom beströk detsamma med artillerield. Vid tillfället voro reglementsenliga lanternor brinnande inklusive hytt-och däcksbelysning, varjämte de Svenska färgerna enligt förskrivna bestämmelser voro påmålade fartygssidorna. Den Svenska flaggan var dessutom blåsande från spelet. -

3. Särskilda anmärkningar:

Efter torpederingen utförde fartygets Ie styrman, Yngve Grönlund, med fara för eget liv en i sjöfartskretsar uppmärksammad räddningsbragd. När han under livbåtarnas firande icke kunde upptäcka sin befälhavare på båtdäck, sprang han åter upp på den vid explosionen delvis demolerade bryggan och hittade där befh liggande hjälplös med skadat huvud och ena benet avslaget. Styrmannen lyckades bära den tunga mannen nerför lejdarna till midskeppsdäcket, där han fann att livbåtarna övergivit det sjunkande fartyget. När handärefter burit befh ner på akterdäck och från poopen förgäves sökt göra sig uppmärksammad av männen i båtarna, släpade han den vid fullt medvetande varande befh upp på en flotte på lucka 5. I väntan på att fartyget skulle gå till botten, och dessutom utsatt för ubåtens granateld, förstod styrmannen, att befh i sitt hjälplösa tillstånd ej skulle kunna hålla sig kvar eller lösgöra sig från flotten om denna kantrade. De övervägde möjligheterna för hans räddning och kommo till den slutsatsen att det vore bättre om befh kunde komma i vattnet innan fartyget sjönk. Styrmannen tog däfför av sig sitt livbälte och påsatte befh detsamma, verefter denne hjälptes ner i lä om STB och överbord. Sedan styrmannen från livbältslåren å bryggdäcket försett sig med ett annat livbälte, hoppade även han överbord på samma sida och blev en stund senare uppdragen i STB livbåt. Under tiden hade befh i medvetslöst tillstånd blivit bärgad upp i BB livbåt som rott ner för att söka skydd i lä av fartyget. . Styrmannens behjärtansvärda handling utfördes under överhängande fara för eget liv och vittnar desutom om verkligt dödsförakt och självuppoffring. Jag får därför vördsamt hemställa att Kungliga Kommerskollegium ville för hans välförhållande utverka belöning i form av medlaj för berömliga gärningar.

Ex Officio
Bo Bergström
Sjöteknisk konsulent.

DALARÖ 12.2.40

bryggan där han fann befh liggande hjälplös. Sedan han satt på kaptenen livbälte hade han hjälpt denne överbord och själv hoppat efter, och hållit befh uppe i vattnet.Efter c:a 10 minuter i vattnet var Grönlund halvt medvetslös och togs i sista stund upp av en avbåtarna som befunno sig på STB-sidan av fartyget. Efter en tidrymd som Grönlund själv uppskattade till c:a 1½ timme hörde han ett skott följt av ytterligare c:a 10 skott . Han själv låg då nere i båten under en presenning och kunde därför ej se vad som försiggick på vattnet. Den övriga besättningen iakttog däremot efter det första skottet att ljuset på Dalarö, som hela tiden brunnit klar slocknade. En stund efter beskjutningen hade, enligt vad den övriga besättningen meddelat, en stor ubåt dykt upp mellan livbåtarna på ett avstån av 5-6 famnar från dessa. Den hade varit heltutan beteckningar och hastigt gått i u-läge igen för att senare åter synas kretsa kirng Dalarö under det att någon ombord på ubåten lyste mot Dalarös bordläggning med en ficklampa. Därefter hade ubåten åter försvunnit och inte mera iakttagits från livbåtarna. Ingen ombord på livbåtarna hade sett Dalarö sjunka.

Stockholm 15.3.1940

UD

TELEGRAM ,BREV,KLIPP
13.2 - 15.3.40

Telegram London till UD 13.2.40

" 69 ss Dalaro belonging rex stockholm torpedoed atlantic ocean captain reported dead stop entire crew and captains body landed ireland stop inform tradeboard and owners = Sw. consulate general.

Telegram Antwerpen till UD 14.2.40

" Commissaire maritime ostende meddelar torpederade dalaos besattning 30 man avarv befh doed kommer att av baergaren ostendetrawlaren Ostende 164 att i eftermiddag lanssaettas sannolikt bunessa hebrider na = Petri

Citat urklipp DN 14.2.40

Belgiska trawlaren Jean de Wanier av Ostènde har infört besättningen till Irländsk hamn,där läkare och sjuksköterskor väntade på att få ta hand om de skadade.

Telegram UD till London 14.2.40

" 30 Dalaroe relatives wish cremation captains body stop chief office should bring ashes to sweden stop all expenses cremation transporta tion guaranteed shipowner stop =Ministry Foreign Affairs

Urklipp Sv.D 15.2.40

De 29 räddade medförande liket av befh anlände kl 11 onsdag morgon till Bruncana i Donegal på norra Irland,varifrån de fortsatte till

DALARÖ 12.2.40

Londonderry där vicekonsuln tar hand om dem. Ie styrman har berättat att torpeden träffade medan båtarna sattes ut och ubåten fortsatte sedan att beskjuta fartyget med kanoner.Huruvida besättningen kommit undan eller ej kunde inte ubåtens befh avgöra i mörkret. Sedan Dalarö sjunkit försvann ubåten utan att bry sig om livbåtarnas öde. Lyckligtvis gick det bara hög dyning,hade vädret varit svårare skulle inte båtarna ha klarat sig. På tisdagen kl.14.30 påträffades båtarna av Jean de Waele.30 minuter senare dog befh av sina skador. British Shipwrecks & Fishers Association har givit de räddade kläder och mat och 2 lindrigt skadade ha förbundits.

UD P.M. 15.2.40 HP80c/Dalarö.

Skeppsredare Källström i redAB Rex meddelar att ångfartyget Dalarö var på resa La Plata-Göteborg/Malmö med last av 5350 ton linfrö och avgått från Madeira 5.2. Fartyget hade av Brittiska myndigheter utfärdat tillstånd att icke ingå till Engelsk kontrollhamn och rederiet är i besittning av navicert för hela lasten.

Stockholm 15.2.40

BBrev till UD från Legationen i London 15.2.40

---besättningen för närvarande i Liverpool. Befh jordfästning kommer att äga rum i Liverpool imorgon.

Chiffertelegram UD till Berlin 17.2.40

med instruktioner att " framför måndag anbefalld protest Pajala.Omnämn vidare sänkningen av Dalarö 12.2 som utfördes av tysk ubåt. Framhåll också sänkningen av Orania 11.2 Omnämn slutligen bombningen av ångf Mertainen 3.2 utanför Tyne som utfördes av tyskt flygplan trots ej i konvoj och barlast.Gör förbehåll eventuella reklamationer sistnämnda tre fartyg.

Brev till UD från konsulatet i Dublin 17.2.40

(Sammanfattning:) Vicekonsul A.V.Burke i Belfast erbjudit sig att ordna för besättningen vid ankomsten till Buncrana.Civic Guard i Buncrana underrättats och The Shipwrecked Fishermens & Mariners Ass. mött upp med kläder,mat och sjukvård. Läkare Dr M'Cormick. Mr Burkes representant i Londonderry ,mr J.O'Reilly, ordnat allt enligt instruktioner från Belfast. Besättningen sänts till Belfast och vidare till Liverpool. Ie styrman Grönlund stannat för att ordna befh transport. Miss Maureen Watson,Buncrana, hade förfärdigat en svensk flagga som låg över kistan under jordfästningen. 15.2.försiggick en särskild högtidlig gudstjänst ledd av the reverend Canon Meredith,Buncrana,över befh och på aftonen samma dag avreste ~~befhxmed~~ styrmannen med befh stoft till liverpool, där kremering förberetts genom vicekonsulatet i Liverpool,sedan generalkonsulatet i LOndon utverkat att alla formaliteter i samband med kremeringen slopats.

Nils Leon Jeansson

DALARÖ 12.2.40

Telegram London till UD 27.2.40

"86 Dalaro stop owners suggest repatriation crew air stop wire istructions soonest stop still no ship accomodation norway = Sw.consulate general

Telegram UD till London 27.2.40

"Yours 86 owners bought and paid air tickets =Ministry foreign affairs.

Telegram London till UD 1.3.40

99 your 40 Dalaro chief officer cronlund flying malmoe today others following saturday sunday monday tuesday inform owners =Swedish consulate general.

SKN EIII vol 168

P.M.Svenska Konsulatet,Dublin 14.2.40

Befh fick vid explosionen båda benen avslagna,enligt telefonsamtal vi haft med Ie styrman Grönlund. Efter c:a 14 timmar i båtarna upptogs de av trawlaren Jan de Waele av O tende,befh Arthur Jonnekeyn-Nemulder, som anlände till Buncrana kl.11.f.m. den 14.2. Representanat för Sv vicekonsuln i Belfast och The Shipwrecked Fishermens ½ Mariners Association tagit hand om de räddade på ett översvallande hjälpsamt sätt.

UDHP80C 3512 ASSURANS

Kaskoassurerad i SKN för 1.290.000:- kr Lasten ass för 1.671.000:-
Summa totalt: 2.961.000:- kr

Visad tacksamhet

Rexbolaget 15.3.40 via UD översänt en check på 1500:- kronor att fördelas till besättningen på trawlaren Jan de Waele av Ostende genom konsulatets i Antwerpen försorg,samt bett konsulatet undersöka vilka omkostnader trawlaren haft i samband med bärgningen av Dalarös besättning och anlöpandet av Buncrana, i och för ersättning från rederiet.
Rexbolaget i april 40 sänt en minnesgåva till miss Maureen Watson i Buncrana som gjort en svensk flagga till befh kista vid jordfästnimgen i Buncrana den 15.2.

UD HP 3509 Allvarlig protest i Berlin

((Protester o.dyl för Dalarö ligger i en mapp i vol 3509 under "Sjökriget/Allmänt"))

Svenska Regeringen framförde den 2.4.40 i Berlin en allvarlig protest mot sänkningarna av Dalarö,Liana och Osmed. Dalarö, trots attfartyget stoppat, sänkts utan varning med en torped, utan någon föregående undersökning.Envoyen Arvid Richert överlämnat Note med bilaga till envoyen von Rintelen i Auswärtiges Amt,vilken utlova-

DALARÖ 12.2.40

undersökning och svar snarast möjligt. Svenska Regeringen anhållit om ersättning för förlust av fartyg och laster.Richert även hemställt om undersökning huruvida Santos och Orania torpederats av tyska ubåtar.

Tyskt svar på protesten den 6.4.40

Herr Gesandter,

Nach kenntnis des inhalts der am 2 April übergebenen Note muss das Auswärtige Amtn feststellen,dass in den übergegebenen Schriftstücken schwere und völlig unbegründete vorwürfe gegen die Deutschen Seestreitkräfte erhoben worden sind,ohne dass ein beweis dafür erbracht oder auch nur versucht worden ist. Deutsche Unterseeboote sind am untergang der Schiffe Dalarö,Liana und Osmed nicht beteiligt. Unter diesen umständen sieht das Auswärtige Amt sich veranlasst, die in der Note erhobenen proteste und forderungen scharf zurückzuweisen. Gleichzeitig erhebt das Auswärtige Amt selbst gegen eibe solche einseitige,mit einer wirklichen neutralität nicht vereinbare haltung,entschieden einspruch.

Genehmigen Sie, Herr Gesandter, den ausdruck meiner ausgezeichnetstenn hochachtung.

.(SE OSMED SID 6-7) von Ritter.

Svenska Regeringen genast backat

Envoyen Arvid Richert efter det tyska svaret instruerats att muntligen den 13.4. bemöta svaret och förklara att Sv.Regeringens protest grundats på den uppfattnimgen att Dalarö,Liana och Osmed sänkts av tyska ubåtar och att uttryckligen tillbakavisa påståendet att Svenska regeringen intagit en hållning som inte vore förenlig med verklig neutralitet.

SKN i brev 20.4.40 till UD framhållit att eftersom tyskarna förnekat varje tysk medverkan till sänkningarna,det vore omöjligt att via Prisdomstolen i Hamburg anhängiggöra talan på grund av ifrågavarande torpederingar. ((Se även Osmed 16.2.40))

Effekter

Det sedvanliga snackrandet med småsummor från SKN:s sida för att spara pengar åt Staten.Strikta principer, hänvisning till paragrafer."icke förty att" och "alldenstund som"....

Befh änka fick 1800 för effekter och begärda 1158 för instrument.

Stuert förlorat för 1682:- fick ut 787:50

Ie styrman Grönlund skrev sin lista i Stockholm 14.3.40 : Kläder 1626:50. sextant 450:-, kikare 22x5 225:-, skrivmaskin 375:-,6-rörs Philipsradio 315: Omega armbandsur 65:-, Sheaffer reservoarpenna 42:-,Böcker 54:50

Alla ombord hade kameror, radio, tropikkläder,inköpta souvenirer,armbandsur cigarettkartonger,fotografialbum etc

SKN EIII 168

DÅLARÖ 12.2.40

Förteckning över befälhavaren Nilssons effekter:

3 kostymer kr 450:-
1 vinteröverrock 150
12 dagskjortor 100
1 dussin slipsar 60
2 dussin strumpor 50
2 par pyjamas 25
Skinnmössa 12
2 hattar 40
6 par skor 120
Gummistövlar 18
Sängöverkast 10
Manschettknappar,guld 45
-"- ,silver 15
1 necessär 30
2 resväskor 50
Toilettsaker 25
1 skinnrock 200
2 regnrockar 100
10 ställ underkläder 100
3 dussin näsdukar 18
1 par kamelhårsdamasker 14
6 st nattskjortor 20
Pälsmössa 15
2 par handskar 25
Bottiner 10

4 filtar 60
4 kuddar 10
Fickur 40
2 sommarkostymer 200
2 par sommarskor 25
½ dussin silkesskjortor 60
Gardiner 10
1 lampa 12
1 bord 45
2 stolar 40
2 tavlor 35
Väggklocka 22:50

2251:50

Sextant 350
Stoppur 70
Radio 335
Skrivmaskin 375
Kikare 20
Barometer 8

1158:-

Dessutom hade kapten Nilsson c:a 450 kronor i kontanter med ombord,vilket belopp även gick förlorat vid nämnda tillfälle.

Stockholm den 15.3.1940
Y.Grönlund
Ie styrman ss Dalarö

((Befh änka fick 1800:- för effekter och 1158:- för instrument.))

Egna noteringar:

Sänkt av U-53,Harald Grosse.

Dalarö torpederades 12.2.40 av U-53, Kapitänleutnant Harald Grosse, i plankvadrat AM 2970, Lat N.56 44' Long.W 11 44'.Som klockslag anges 09.35,antagligen beroende på xxxxxxx inexakta uppgifter från ubåten, som efter att ha sänkt Norna med man och allt 13.2,själv blev xxxxxxxx sänkt den 21.2. av HMS Diana på N.58 50'- W.02 28'.
I Lloyds War losses anges för Dalarö dels ubåtens sänkningsposition, dels, utan förklaring, N.56 35'- W.11 50'. De i det tyska protestsvaret 6.4.40 förnekade torpederingarna av Osmed/Liana utfördes av U-14.

DALARÖ 12.2.40

Dalarö befann sig c:a 150 ´NNW Irland, i närheten av Rockallklippan,då ubåten sköt sitt prejskott. Grönlund berättar:! Det var beckmörkt när jag kl.21.30 fick höra ågudetpaknett kanonskott tvärs BB och såg en blixt flamma till. Jag gav genast signal med klocka och visselpipa:"Alle man på däck!" Det var aldrig tal om att se våra papper. Jag morserade med lampan och frågade vad tusan de menade, men fick inget svar.. Rusade sedan ner för att hämta befh men mötte honpmmpå halva vägen. Befh gav mig order att kalla besättningen till livbåtsstationerna, och slog själv stand by, sedan stopp i maskin. Medan båtarna klargjordes fortsatte jag att morsera. Så kom torpedträffen 7-10 minuter efter det första skottet. Explosionen träffade STB vid lucka 2 varvid bryggan STB demolerades och Jordläggning, huvuddäck och delvis båtdäck revs upp.Vatteno ch spillror regnade över bryggan. Jag kom oskadd på benen och skyndade till min båt (STB). Då jag skulle hoppa i den såg jag attbefh inte var med i BB båt och inte befann sig på båtdäck. Jag sprang då tillbaka upp på bryggan och fann befh liggande bland spillror med båda benen avslagna och ett stort sår i huvudet.Han var bbedövad och alldeles hjälplös. "Rädda dig själv", var allt han kunde viska där han låg med blod under sig," låt mig vara. Se till att folketkommer iväg." - När han sista gången kom tillmedvetande viskade han bara:" låt mig staana och följa med i djupet." Trots att befh var mycket tung orkade jag släpa honom ner till midskeppsdäcket,bara för att finna att båtarna hadeelämnatägartyget. Taljorna hängde tomma i dävertarna. Jag hade då först tänkt vänta på akterflotten med befh tills hon sjönk, men ångrade mig och ropade till båtarna från poopen. Efter att ha satt på befh mitt livbälte firade jag ner honom i vattnet i lä om STB och höll honom uppe på min rygg tills han efter 20 minuter togs upp i BB båt som rotts i lä av fartyget. Jag var då så utmattad att jag inte riktigt förstod vad som försiggick. Blev själv bärgad av STB båt. Nu dök ubåten upp och gjorde en lov runt fartyget med 3 strålkastare riktade mot det. Utan att fästa sig vid oss öppnade ubåten eld mot fartyget med spårljusammunition,varvid ljuset på Dalarö slocknade.Efter c:a 10 skott släckte ubåten strålkastarna och xxxxxxxxxxxxxxx dök sedan upp mellan de två livbåtarna innan den gick iuläge utan attha gjort de skeppsbrutna någonting. Det var skräckinjagande ögonblick för de hjälplöst utlämnade i livbåtarna. Dalarö försvann i djupet först kl 23.30 med eld ombord och illa tilltygad av granatträffar ((Pressuppgift)) ((Ingen lär ju ha sett Dalarö sjunka)) Trålaren Jan de Waele av Ostende som bärgade alla fiskade för första gången på 10 år i de farvatten där besättningen nu bärgades. Kl 09 14.2 landsattes vi fiskarbyn Buncrana i Donegal där hundratals människor samlats på kajen.Alla blottade sina huvuden när kaptenens kropp bars ialnd . Vid en sorgehögtid på kajen 15.2. paraderade Irländska elitgardesmän i uniform innan kistan fördes ombord i en båt.

DALARÖ 12.2.40

Medalj till Ie styrman Grönlund

Ie styrman Yngve Grönlund tillerkändes i april 1940 av K.m:t Guldmedaljen för Berömliga Gärningar, som förordats i KK memorial den 21.3.40

HISTORIK

Lastångare på 3898 brton byggd 1911 vid J.Priestman & Co i Sunderland av stål. L.105,8 B.15,4 (Ex Siljan,Ward) Tillhörig RedAB Rex (K.M.Källström) i Stockholm som i maj 1930 inköpt Siljan från Transatlantic i Göteborg och övertog fartyget den 12.6.30 med namnbyte till Dalarö. Transatlantic hade förvärvat ss Ward i juli 1915 från A.Jacobsen i Oslo för vars räkning hon byggts 1911. Efter övertagandet 1915 fick hon sin inredning helt ombyggd vid Lindholmens varv med tanke på att hon skulle gå på Sydafrikalinjen. 1268 ihr triplemaskin. 1932 kom Dalarö till Malmö från Emden med den största kollast som tills dato anlänt dit på en köl, 5200 ton. Hösten 1932 ovanbordsskador i orkan i Nordjsön. I933 kollsion med Lidingöbron som sattes ur funktion.14.5.39 i Malmö en mindre brand ombord i ett förrådsrum. Kapten Nilsson var från första resan juni 30 Ie styrman på Dalarö och övertog befälet 1932.

LIANA 16.2.40

LIANA OCH OSMED FÖLJTS ÅT FRÅN BLYTH PÅ HEMRESAN FÖR ATT KUNNA BISTÅ VARANDRA OM NÅGOT SKULLE HÄNDA? BÅDA TORPEDERADE MED 10 MINUTERS MELLANRUM - 23 MAN FÅTT SÄTTA LIVET TILL, 17 ÖVERLEVT PÅ FLOTTAR.

LIANA 16.2.40

Rapport:

Avgick Blyth den 15.2.40 destinerad till Halmstad. Rumslast 2191 ton kol. Djupg F.16'4" - A. 17'8" 20 ombv
Torpederad eller minsprängd 16.2. kl.20.15 c:a 20 mil NNW Kinnairds Head, Skottland. Vind SW 3, mulwn luft, god sikt. Ie styrmans vakt,utkik på backen. 10 dödade och senare ytterligare 6 man med MS Santos. 2 skadades Dagböckerna kunde ej räddas.

Hälsingborg 6.3.40
Nore Christiansson
Befh.

Berättelse över ss Lianas förlisning:

Måndagen 12.2.40 kl 17 blev fartyget lastat. Lastintag 2191 ton kol samt bunkers c:a 340 ton. Fartyget kvarlåg, dels för att erhålla beställd livbåt,dels för att avvakta att ss Osmed av Hälsingborg skulle bli färdiglastad såatt vi i sällskap skulle kunna anträda hemresan.
Torsdag 152. avgingo vi från Blyth. Kurs sattes i enlighet med istruktioner erhållna av The Naval Controller och resan fortgick utan anmärkning till fredag kväll 16.2.kl.20.15 då utan föregående varning en ytterst häftig expolsion inträffade. Fartyget befann sig då c:a 20 mil NNW Kinnairds Head. Vi hade träffats av en tirped eller mina midskepps STB varvid STB livbåt sprängdes bort och fartyget sjönk så snabbt att det ej gavs tid att söka sätta ut BB båt. Besättningen sökte sig därför till flottarna. Jag kom själv ensam på flotten akterut. Efter någon timmes tid hörde jag röster och sedan jag tänt ett Blueslight lyckades den andra flotten komma upp till mig. Det befanns att 9 man räddat sig på denna flotte. Efter c:a 11 timmar på flottarna påträffades vi av en Engelsk trålare som tog oss ombord.Där fick vi torra kläder och blev väl omhändertagna.Den 17.2. vid 18-tiden landsattes vi i Thurso.Jag själv och Ie styrman hade fått en del lindrigare skador och blev inlagda på sjukhus. 10 man omkommo vid förlisningen, en del av dem sannolikt omedelbart vid explosionen. - Av de 10 räddade hemsändes 8 man med ms Santos som emellertid även det den 24.2 mötte samma öde som Liana och Osmed,varvid ytterligare 6 man av Lianas besättning fick sätta livet till. De 4 överlevande ha med flyg tagits hem till Sverige.

Sjöförklaring i Hälsingborg 8.3.40 kl.10

Sakkunniga,fartygsinspektör Victor Hansson och sjökapten N.Hammar ställt två frågor:

1) Huruvida fartygets livbåtar och livräddningsflottar vid avgången från Blyth voro i behörigt skick och författningsenligt utrustede?
2) Om livbåtarna under resan varit utsvängda?

Befh, Ie styrman, eldare Nils Erik Berglund och lämpare Bertil Roland

LIANA 16.2.40

Ståhl inställt sig och bekräftat att livbåtarna varit utsvängda och i bästa skick.

Befh? Upplyst att den gamla livbåten blivit sönderslagen vid försök att ta den ombord sedan en flygare räddats.

Eldare Berglund: BB livbåt vid explosionen följt fartyget i djupet. Denna båt varit ny och anskaffats i Blyth enär den gamla livbåten varit bristfällig då den vid ett tillfälle använts att rädda en störtade flygare.

Dettaär otroligt nog hela sjöförklaringen!!

Av 2 livbåtar ombord sprängdes en bort, den andra drogs med fartyget i djupet. Vad spelar det för roll om de varit reglementsenligt utrustade och utsvängda????

KK memorial 2.4.40

..Fartyget synes enligt de vittnesuppgifter som avgivits vid ångfartyget Osmeds sjöförklaring hava blivit torpederad utan varning, av en okänd undervattensbåt.Denna, som tydligt iakttogs i övervattensläge av flera bland Osmeds manskap, torde först hava sänkt Liana och strax därefter Osmed,vilka befann sig på några hundra meters avstånd tvärs om STB.

Följande 10 omkomma: --------

Dessutom omkommo vid ms Santos torpedering den 24.2 ytterligare 6 man av Lianas besättning,vilka som passagerare voro på hemväg till Sverige. Namnen återfinnas i MS Santos förlustlista.

Ex officio

Bo Bergström

Report on the rescue of survivors of Swedish ss Liana and Osmed of Helsingborg .

"Fishing section No 9 of Hull left Fish Dock at 11.00 on thursday 15.2.40 and proceeded in accordance with instructions issued by Naval Control for a fishing voyage to Iceland waters. The convoy was composed of the following trawlers:

Loch Hope	Skipper	R.Gibbons	12 pdr. gun
Commander Horton	skipper	J.Wilson	Machinegun
Commander Nasmith	-"-	Oscar Dahl	-"-
Loch Moidart	-"-	G.Smith	-"-
De la Pole	-"-	E.Drinkall	-"-
North Ness	-"-	N.Kerry	-"-

Voyage was uneventful until about 06.15 17.2. when a red flare was sighted in lat.N 57 7'- long.W 02 00'. Gun onboard Loch Hope was manned

LIANA 16.2.40

ship was eased down and proceeded cautioulsy to position where the red flare had been sighted. At about 06.45 ten men were taken onboard from. 2 large fafts which were moored together. These survivors were from ss Liana of Helsingborg and they stated that their vessel and another swediish steamer Osmed were sunk by external explosion at 20.30 16.2 A search was then made by all ships of convoy for survivors and Loch Hope, reported to Wick radio by R/T. The Loch Moidart picked up 2 men from raft and the "DelaPole" picked up 5 men. The above 7 were stated to belong to ss Osmed. At 08.40 another message was sent to Wick radio and instructions asked for. In the meantime an extensive search was made by all vessels of convoy but only a considerable quantity of floating wreckage was seen. Nothing dangerous to navigation. At 10.30 a message was received from N.O.I.C.Aberdeen, with instructions to proceed to nearest port and in consultation with skipper of Loch Hope it was decided to make for Scrabste Various R/T messages in addition to those mentioned above passed between Wick radio and Loch Hipe. At 11.50, informed Wick that no stretcher cases were expected,but requested that ambulance should bee in attendance on arrival at Scrabster. Most of the survivors recovered quickly after treat ment onboard,but captain of Liana had sustained injury to left shoulder which appears to be a compound fracture. Rafts and lifeboats were taken onboard by the 3 vessels with survivors onboard. At about 18.20 the convoy arrived at Scrabster and survivors were landed under personal supervision of N.O.I.C. Thurso. The conduct of the skippers and crews during rescue and the threat of possible attack was exemplary.Every order given by me was carried out promptly and efficiently.

W.K.Thompsson
Lieutn.R.N.R. on board
Loch Hope.

Denna rapport, given av the Naval officer in charge of Hull convoy Fishing, section 9, 18.2.40, sändes i kopia till Generalkosnulatet i London från vicekonsuln i Wick och kom till KK,Stockholm 1933.40

SKN EVII vol 45

LASTEN

2190 12/20 ton kol (Bothal doubles) — A.Johnsson & Co Stockholm för räkning Avesta Järnverks

Skuille ha lossats i Halmstad.
Lsten assurerad i Sjökompaniet för 49200:- och återförsäkrad i SKN.
Frakt ass. i Öresund för 80000:-
SKN 2.4.40 till rederiet utbetalat 75698:66 och 1179:04
SKN 2.4.40 till Avesta Järnverk AB utbetalat 49157:06

Svensk protest i Berlin

(Se Osmed 16.2.40) (Dnr 109-10)
1106-7

LIANA 16.2 40

CREW LIST

Befh Nore Otto Jean Christiansson, Lerberget,Höganäs, 4.9.06
Ie styrman Bror Theodor Olsson,Hälsingborg, 22.7.83
+ 2e styrman Artenie Brakman, Pernau, 10.11.91 (Estland)
+ Ie maskinist Sture Sigfrid Nilsson,Hälsingborg, 10.1.88 (26.8.39)
+ 2e maskinist Johan Hoverstrand, Brålanda, 6.4.04
Stuert Albert L.Lindau, Solna, 3.4.10 (Död på Santos 24.2.40)
+ Kock Julius Johansson-Knutas, Rredwalds, Gothem,Gotland, 15.12.13
+ Mässpojke Erik Alfred Magnusson, Söndrum ,Halland ,1.9.21
+ Matros Erik Bruno Andersson, Götebrog, 5.9.99
Matros Arvid L.Olsson, Sundsvall, 25.9.99
+ Matros Gunnar V.T.Andersson, Mariestad, 17.4.03 (~~Död på Santos 24.2.40~~)
Jungman Tore Arthur Nilsson, Mjölby, 17.9.08 (Död på Santos 24.2.40)
Jungman Olof S.N.Johansson, Falköping 15.1.12 (Död på Santos 24.2.40)
Jungman Gunnar Sigurd Engström, Tjärby,Halland, 2.12.20 (Död Santos)
+ Donkeyman Karl Arvid Olausson, Gtbg, 23.4.83
Smörjare Karl Gunnar Johansson, Brålanda, 14.6.16 (Död på Santos 24.2.40)
Eldare Nils Erik Berglund, Långelanda, 15.7.15 (Överlevt Santos 24.2.40)
+ Eldare Erik Gustav Eriksson, Göteborg, 24.5.02
Eldare Nils Valfrid Johansson, Naverstad, 14.8.18 (Död på Santos 24.2.40
Lämpare Bertil Roland Ståhl, Trönninge,Halland, 10.2.22 (Räddad Santos -"-)

UD-R 91 Lianas Befh och Ie styrman hemsändes med Aerotransport från Shoreham till Malmö i mars 40 till en kostnad av 356:60 per person. Denna möjlighet att ta hem krigsförlista stoppades den 9.4.40 ((Se telegram nedan))

UD HP 80c 3512

Telegram London till UD 18.2.40

"72 ss Liana sunk north sea friday following landed scottish port yesterday captain christiansson chief officer olsson steward lindahl deck boys nielsen engstrom josephsson firemen johansson berglund trimmers johansson stahlstop inform tardeboard and owners = Swedish consulate general

Telegram UD till London 28.2.40

"38 yours 72 and 84 Liana stop arrange air transportation remaining four crew stop owners guarantee expenses stop wire when leaving = Ministry Foreign Affairs.

Telegram London till UD 1.3.40

"97 your 38 Liana four survivors flying sweden 5th march = Sw.consulate general.

((Dessa 4 var Befh,Ie styrman och den lämpare och eldare,Ståhl och Berglund, som överlevt Santos 24.2.40))

LIANA 16.2.40

Effekter:

Fänge & Påhlssons Rederier i Hälsingborg skrev 6.4.40 till SKN att de utbetalat 9525:- kr för effekter och att dessa belopp sänts till anhöriga tillsammans med de omkomnas hyrestillgodohavanden.(Befh och Ie styrman ej inräknade) - SKN prutade genast ner 550:- till 450:- och 475:- till 337:50 men godkände 787:10 för stuert.
Den 29.4.40 sände rederiet till SKN räkning på utbetalningarna till ~~instrument~~: Befh 3318:- som SKN bantat till2558:- Ie styrman 1080:- som SKN bantat till 1012:50. 538:- till Svante Berglund, prutat till 337:50 av SKN, 561:- till lämpare Ståhl, prutat till 337:50 av SKN.
Detta var alltså de 4 överlevande som begärt 5497:- och som fick 4245:50.
Befh bland sina tillhörigheter ombord haft en 7 hkr utombordsmotor värd 350:- och en batteriradio för 380:-

---

Egna noteringar:

Sänkt av U-14, Herbert Wohlfahrt

Osmed och Liana torpederades med 10 minuters mellanrum kl.21.25 resp 21.35 den 16.2.40 20 resp. 24 miles N.Kinnairds Head .I Lloyds War Losses anges för båda fartygen sänkningspositionen som 24 miles Norr om. Kinnairds Head. -U-14 hade den 15.2. sänkt Danska ss Sleipner på 1066 brtc och Danska ss Rhone på 1064 brton 56 miles ~~xx~~ W.Rattray Head på lat.N 58 18′- Long W.01 46′, båda på resa tillsammans med kollast från Methil till Esbjerg. Ø man från Rhone saknade, övriga överlevt på flottar.
- Med U-137 sänkte Wohlfahrt den 17.11.40 ss Veronica.
27.6.41 sänktes Wohlfahrt med U-556 SW Island av HMS Nasturtium, HMS Geraldine och HMS Gladiolus.

Träffad midskepps STB sjönk Liana inom 60 sekunder (som en hiss),neddragande allt och alla. Befh ,som fått ena nyckelbenet brutet, hann ensam ta sig till akterflotten innan däcket försvann under hans fötter. 9 andra hade tagit sig upp på förflotten, 10 man försvunnit med fartyget. De båda flottarna kunde efter någon timme kopplas ihop och efter 11 timmar togs alla upp av en trålare och infördes till Thurso, där befh och Ie styrman,som förfrusit fötterna och inte kunde gå, blev kvar på sjukhus medan de andra 8 den 24.2. från Kirkwall anträdde hemresan som konsulatspassagerare på ms Santos av Stockholm.
På kvällen 24.2 torpederades Santos och endast 2 av männen från Liana överlevde, lämpre Ståhl och eldare Berglund. Samtliga 4 överlevande från Liana sändes 5.3.40 hem med flyg från Shoreham till Malmö (se sid 4)

Då Liana sprängdes Iakttogs detta från Osmed som gick på Lianas BB-sida på c:a ½′avstånd . En avlägsen detonation

LIANA 16.2.40

hördes ombord på Osmed, ett eldsken fick Osmeds Ie styrman på bryggan att tro att Liana fattat eld, så blev allt lika hastigt svart natt igen. Samtidigt observerades en ubåt i ytläge på några 100 meters håll om STB. Den närmade sig och Osmeds befh slog stopp i maskin. Ubåten kom så nära att man kunde urskilja några män på dess däck trots mörkret. Osmeds befh och båda styrmännen var då på bryggan förutom utkik och rorsman. Så kom en fruktansvärd explosion och Osmed sjönk inom en minut även hon. 6 man klamrade sig fast runt kölen på en vält livbåt, 2 tog sig upp på en flotte. Då räddningen kom efter ett par timmar i form av en trålare hade stewarden försvunnit. Samtliga räddade från Osmed infördes till Thurso den 18.2. där de lades in på sjukhus.

HISTORIK

Lastångare på 1656 brton byggd 1898 vid W.Gray &Co.ltd i West Hartlepool av stål. (Ex.Jaffa,Roland,Emanuel) L. 82 B. 11,7 Tillhörig RedAB Lerberget (Joel Fänge) i Lerberget. 2700 dw. 556 ihkr triplemaskin. 1 deck and dep framing. Inköpt som Jaffa i januari 1925 från RedAB Sverige-Levanten (Dan Broström) i Göteborg som haft ångaren sedan 1917. Hon lämpade sig inte för styckegodstraden och blev överflödig för Levantlinjen sedan denna fått disponera Fernebo och Roland. -Ångaren byggdes som Emanuel för redAB Helsingborg (Konsul N.C.Corfitzon) i Hälsingborg, såldes 1916 till RedAB Suecia i Landskrona och jan 17 till Levanten varvid namnet ändrades först till Roland, senare till Jaffa. En mörk oktoberkväll 1904 var Emanuel med om ett historiskt drama på Nordsjön då 38 fartyg ur Ryska östersjöflottan besköt en engelsk fiskeflotta vid Doggers Bank i tro att det var japanska torpedbåtar. Den ryska styrkan hade 15.10.04 avgått från Libau för att undsätta Port Arthur vid Gula Havet (Rysk-Japanska kriget). Emanuel undgick träffar men en fiskebåt sänktes och 8 fiskare dödades. Den 27-28-5.05 förintades den Ryska flottstyrkan I tsushimasundet av amiral Togos Japanska flotta. -
- Lianas svårste olycka inträffade på Kotka redd i juni 1929 då en livbåt under rodd mot land kantarde och 4 man av 9 drunknade.

OSMED 16.2.40

OSMED OCH LIANA TORPEDERADE MED 10 MINUTERS MELLANRUM 20 SJÖMIL NNW KINNAIRDS HEAD PÅ HEMRESA FRÅN BLYTH MED KOLLASTER. 23 av 40 OMBORD - VARANDE FÅTT SÄTTA LIVET TILL. 17 MAN ÖVERLEVT PÅ FLOTTAR.

OSMED 16.2.40

Rapport:

Avgick från Blyth 15.2.40 dest , till svensk västkusthamn. Rumslast av 1948 ton kol . 20 ombv

Topederades och sjönk 16.2.40 c:a kl.20.30 i höjd med Aberdeen c:a 16 mil från kusten. (C:a 20'NNW Kinnairds Head,tillskrivet i rött) SW vind,god sikt, gott väder.Ie styrmans vakt. Utkik på backen. 13 dödade. Diverse skador å de räddade. Inga skeppspapper räddades.

Göteborg 29.2.40
(Underskrivet av de 7 överlevande)

Ångaren avgick på e.m. den 15.2.40 från Blyth med kollast till svensk västkusthamn. Ungefär samtidigt avgick också ss Liana och vi höllo sällskap med denna ångare. Kl.20.30 16.2 då vi bräknar att vi voro ungefärpå höjden av Aberdeen hörde vi en explosion och iakttog att Liana,som var ungefär tvärs vårt fartyg på STB sida på c:a 400-500 meters avstånd, var i sjunkande,och brinnande tillstånd. Vi iakttog kort däefter en ubåt och omedelbart därefter blev vi torpederade av denna och sjönk fartyget därvi inom 60 sekunder. Torpeden träffade ungefär mittskepps på STB sida. Befh befann sig vid tillfället på bryggan liksom vakthavande Ie styrman.Som rorsman tjänstgjorde matros Persson. Efter Lianas torpedering kom undertecknad,C.O.Berger,upp på bryggan och iakttog att där då befunno sig befh, bägge styrmännen och rorsman Persson. Från bryggan iakttog jag att ubåten närmade sig oss och fäste jag de övrigas uppmärksamhet därpå. Omedelbart, efter explosionen hoppade jag överbord. Jag,Berger, iakttog senare icke någon av dem som befunno sig på bryggan. Efter det Liana blivit torpederad satte undertecknad Thure Bergström sig på flotten och hann kapa 3 surrning På flotten hade först också befunnit sig Ie styrman och lättmatros Petterson, men före explosionen skedde begåvo de sig därifrån. Genom explosioner flög jag av flotten i vattnet men lyckades åter komma upp på flotten vars ena gavel var borta, på grund av att jag inte hunnit lossa den sista surrningen. Senare kom undertecknad Lindén simmande och tog sig upp på flotter Vi övriga undertecknade, med undantag av Bergström och Lindén, som omedelbart efter explosionen hoppade överbord lyckades fått fatt i en upp-och nervänd livbåt vid vars köl vi klängde oss fast. Vid livbåten hängde också under några timmar stuerten Almgren fast men släppte han taget däri och försvann, tydligen i sinnesrubbat tillstånd. Efter att ha drivit i c:a 12 timmar blevo vi till sist upptagna av en engelsk trålare. Lindén och Bergström blevo ungefär samtidigt från flotten upptagna av en annan trålar som höll sig i sällskap med den som upptog de övriga. Vi infördes till en hamn på norra Skottland.

Göteborg 29.2.40

Einar Jakobsson K.Ritz G.Alm
Nils Lindén T.Bergström Carl Berger Gunnar Olss

OSMED 16.2.40

Sjöförklaring i Göteborg den 4.3.40 kl.14

De 7 överlevande anmält isg,biträdda av jur.kand.Rolf Lehman
Sjökapten Orvar Brandt från Red AB Nordkap
För övrigt lät icke någon som saken kunde angå sig avhöra.
Sakkunniga Ombudsman Reinh.Bråkenhielm och sjökapten Magnus Lundberg ställt 2 frågor:

1) Befann sig deni rapporten uppmärksammade undervattensbåten i övervattensläge?
2) På vad sätt kunde den iakttagna torpeden iakttagas i det rådande mörkret?

Lättmatros Jacobsson: Mönstrat på 24.1.40. Vid tillfället kommit ut ur skansen för att avlösa utkiken.Då han fått synpå ubåten hade Liana redan blivit sprängd, och ubåten befann sig mellan fartygen ,STB om Osmed något akter om tvärs samt i ytläge och hade antagligen i detta lägeavlossat en torped. Visserligen inte själv sett någon torped. Explosionen träffade Osmed ungefär midskepps STB i närheten av STB utsvängda livbåt.Kort därpå hördes en ytterligare explosion, vilken tydligen härrört från Osmeds ena ångpanna. 4-5 minuter förlöpt mellan explsoionerna på Liana och Osmed. Halvklar sikt. Den enda manöver som företagits med Osmed efter explosionen på Liana var att Osmeds maskin stoppats. Då torpeden träffade Osmed hade 3 man,nämligen matros Ruokonen, maskinelev Karlberg och jungman Krock-Andersen, befunnit sig vid STB livbåt: Ie maskinisten var nere i maskin, 2e maskinisten sannolikt. legat i sin hytt på STB-sidan enär J. inte sett till honom. De som klamrat sig fast vid livbåtskölen var alla ofullständigt klädda. J.fått frostskador i höger ben och i ljumskarna. J. kan med bestämdhet intyga att lättmatros Petterson och mässpojken Johansson drunknade. Trawlaren som tagit upp dem från livbåten hette troligen Casella. Införts till Thurso där J. på sjukhuset sammanträffat med 10 av Lianas besättning, vilka uppgivit att de knappt hunnit sätta sig i säkerhet på en flotte förrän de hört explosionen som sprängde Osmed.

Eldare Ritz: Mönstrat 23.1.40. Det gick "gammal dyning" vid tillfället. Inte sett någon torped,däremot sett ubåten i ytläge mellan Osmed och Liana, något akter om midskepps på Osmeds STB-sida. Omedelbart då liana sprängts hade stopp slagits i Osmeds maskin.Kort för explosionen hört befh och Ie styrmans röster från bryggan. Osmed sprängdes 4-5 minuter efter Liana och klövs nästan mitt itu midskepps. De som befann sig vid STB livbåt måste ha dödats omedelbart. Inte sett till 2e maskinisten, men sett stewarden sjunka när han inte längre orkade hålla sig fast vid den välta livbåtens köl.

Lämpare Alm: Mönstrat 9.12.39. Sett Liana brinna men ej iakttagit ubåten och inte sett någon torped. Osmed kluvits itu vid explosionen och de

<u>OSMED</u> 16.2.40

nsom var på bryggan måste ha dödats omedelbart. Medan Alm klamrat sig fast vid livbåten hört rop i vattnet från mässpojken som måste ha drunknat. Själv fått 2 revben knäckta och lagts in på sjukhus i Thurso där han träff de 10 överlevande från Liana.

<u>Kocken Olsson</u> : Mönstrat 22.1.40. I sin hytt hört en explosion och omedelbar därpå kom mässpojken in och sade att Liana sprängts.Tagit på sig tröja och livbälte och skyndat upp på däck,men inte sett till Liana son antagligen redan sjunkit. Eldare Ritz pekat ut en ubåt i ytläge om STB något akteröver. Omedelbart därpå hört ett surrande ljud i vattnet följ av en explosion midskepps. Osmeds maskin var stoppad ,varför det surrande ljudet måste ha kommit från en torped som gått fram i vattnet. Medan Olsson simmat i vattnet hört nödrop från mässpojken.Sedan Olsson nått livbåten hade han ropat på mässpojken åt det håll varifrån han hört ropen,men hade inte fått något svar.

<u>Jungman Berger</u>: Mönstrat på 25.1.40. 8 år till sjöss. Stod utkik på backen då Liana sprängdes. Befh ropat på honom att hala in loggen varjämte befh kommenderat alle man på däck. Maskinen stoppats. Samtidigt som Berger halat in och avläst loggen sett Liana sjunka i brinnande tillstånd och en ubåt i ytläge på c:a 40 meters avstånd något snett akteröver på Osmeds STB sida. Sett 5-6 män på ubåtens däck. Skyndat upp på bryggan och meddelat befh resultatet av loggavläsningen.Hört ett spinnande ljud i vattnet och omedelbart därpå kom explosionen midskepp på Osmed. Berger hoppat från bryggan rakt ner i vattnet. Då han kom upp till ytan sett att Osmed kluvits i två delar och sjunkit samman på mitten,vadan de övriga som uppehållit sig på brygganmåste ha krossats vid fartygets sammanbrytning. Sedan Berger kommit upp på livbåtens köl hört rop i mörkret från mässpojken och lättmatros Petterson,men sedermera icke sett dem varför de sannolikt drunknat. 2e maskinisten var vid explosionen sannolikt i sin hytt. Berger fått frost i ena benet innan han blev upptagen av trålaren.

<u>Eldare Bergström:</u> 8 år till sjöss, en månad på Osmed. Ej sett ubåten men iakttagit att Osmed brutits itu av explosionen. Vet inte namnet på trålaren som tog upp dem.

<u>Eldare Lindén:</u> Till sjöss sedan 1934. Mönstrat den 23.1.40. Sett ubåten i ytläge något akter om tvärs på STB-sidan. Sett Liana sjunka brinnande Hört 2 explosioner, den andra troligen ångpannan. 2e maskinisten hade frivakt och hans hytt låg alldeles i närheten där explosionen inträff Linden vid explosionen stått vid BB livbåt och sopats överbord av lufttrycket.Övertygad om att alla på bryggan dödats av explosionen som klöv fartyget itu. Linden fått ett par tänder utslagna,två revben bräckta och frostskador i vänster fot och ben.

OSMED 16.2.40

KK Memorial 3.4.40

..Torde med till visshet gränsande sannolikhet hava blivit torpederad av en okänd undervattensbåt utan föregående varning. Denne, som iakttogs av flera balnd de 7 räddade besättningsmännen på endast några hundra meters avstånd från det stillaliggande fartyget, var så nära att man i mörkret til och med kunde urskilja några man på ubåtens däck.

.Ex Officio
Bo Bergström

CREW LIST ((Delvis egna namnuppgifter))

+ Befh Bertil Leonard Hasselgren, Lomma, f -01
+ Ie styrman Nils Olof Rudolf Knape, Götebrog, f -89
O 2e styrman Oscar Edvin Nilsson, Malmö, f.- 87
+ Ie maskinist Fritz Ivan Pierrou, Stockholm, f.-77 varit 10 år ombord.
+ 2e maskinist Erik Julius Johansson, Halmstad, f -01
+ Stuert David Wilhelm Almgren, Malmö, f -93
Kock Gunnar Ludvig Olsson, Hagestad, Löderup, f-15
+ Mässpojke Gunnar Fredrik Johansson, Överfelle, Östbydal, Härnösand, f-17
+ Matros Per Arthur Mauritz Persson, Tommarp, f -13
+ Matros Uno Ruokonen, Finland, f-16
Lättmatros Einar Martin Jacobsson, Halmstad, f -14
+ Lättmatros Gustaf Arne Petterson, Brenninge, Oskarsström, f-22
+ Jungman V.Krogh-Andersen, Danmark, 12.3.22
O Jungman C.O.Berger, Köbenhavn, f -14
+ Donkeyman Gustav Georg Holm, Göteborg, f -95
Eldare Karl Sigfrid Ritz, Halmstad, f-99
O Eldare Nils Harry Lindén, Halmstad, f -12
Eldare Ture S.Bergström, Halmstad, f -15
Lämpare G.I.Alm, Gunnarstorp, F -18
+ Maskinelev Stig Erik Karlberg, Halmstad, f-16

UD HP80c 3512

Telegram London till UD 18.2.40

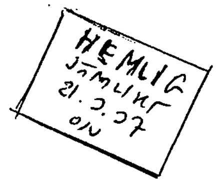
"73 ss Osmed sunk north sea friday following landed scottish port yesterday seaman jacobsson cook olsson firemen bergstrom fritz linden trimmer Alm and danish seaman berger stop inform owners and tradeboard. Owner helge w.Winck helsingborg = Sw.Consulate General

(Därutöver bara sjöförklaringen och en presskommuniké)

OSMED 16.2.40

Svensk protest i Berlin

Brev till UD från Envoyen Richert i Berlin 6.4.40



Berlin 6.4.40

Hans Excellens,Herr Günther
Minister för de Utrikes Ärendena
etc etc etc

Herr Minister,

Tillsvar å den till utrikesminister von Ribbentrop ställda note som jag den 2 i denna månad överlämnade till tyska utrikesdepartementet och vari jag framförde Svenska regeringens protest mot torpederingarna av ångfartygen Dalarö,Liananoch Osmed ,har jag idag från Auswärtiges Amt mottagit en av chefen för den nyupprättade avdelningen för ärenden rörande sjökrigföringen,ambassadören Ritter, undertecknad skrivelse,av vilken jag vördsamt får avlämna avskrift.

Arvid Richert
Envoye
Kungl. Sv.Beskickningen

Auswärtiges Amt
R.S. 1306 Ang.I

Berlin W 8 den 6 April 1940
Wilhelmsstrasse 74-76.

Herr Gesandter,

Nach kenntnis des inhalts der am 2 april übergegebenen Note muss das Auswärtige Amt feststellen, dass in den übergegebenen Schriftstücken schwere und völlig unbegründete vorwürfe gegen die Deutschen Seestreitkräfte erhoben worden sind, ohna dass ein beweis dafür erbracht oder auch nur versucht worden ist. Deutsche Unterseeboote sind am untergang der Schiffe Dalarö, Liana und Hermod nicht beteiligt.

Unter diesen umständen sieht das Auswärtige Amt sich veranlasst,die in der Note erhobenen Proteste und forderungen scharf zurückzuweisen. Gleichzeitig erhebt das Auswärtige Amt selbst gegen eine solche einseitig mit einer wirklichen neutralität nicht vereinbare haltung entschieden einspruch.

Genehmigen Sie,Herr Gesandter, den ausdruck meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

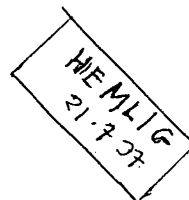
Ritter

An seine Excellens
den Königlich Schwedischen Gesandten,
Herrn Arvid Richert,Berlin.

(Tyska svaret på protesten se Dalarö)
Sid 9-10

OSMED 16.2.40

Richert, Berlin, i brev till UD, Berlin 13.4.40 -.



Belin 13.4.40

Till hans Excellens, Herr Günther
Minister för Utrikes Ärendena
etc etc etc

Härmed får jag vördsamt insända avskrift av den skrivelse, daterad 10.4, varmed jag, enligt erhållet bemyndigande, besvarat ambassadören Ritters skrivelse till mig den 6 april angående fallen Dalarö, Liana och Osmed. I min svarsskrivelse framhålles att Svenska regeringen på grundval av innehållet av de vid min Note av den 2 April fogade bilagorna - vilka så vitt jag kunde finna, icke, såsom i ambassadören Ritters skrivelse utsagts, innehölle några som helst beskyllningar mot de Tyska sjöstridskrafterna - kommit till den uppfattningen att ifrågavarande tre fartyg sänkts av tyska ubåtar. Svenska Regeringens protest och ersättningsanspråk vore ogrundade på denna uppfattning. Även om Auswärtiges Amt icke såge sig i tillfälle att godtaga resultatet av den å svensk sida företagna undersökningen såsom belägg för att fartygen sänkts av tyska ubåtar, hade A.A. likväl ingen grund för påsteåendet att svenska regeringen intagit en hållning, som icke vore förenlig med verklig neutralitet - ett påstående som jag i min regerings namn uttryckligen tillbakavisade.

Richert.

\- - - - - - - - - - - - - - - - -

Berlin 10.4.40

An
Herr Botschafter Ritter
Auswärtiges Amt, Berlin

Herr Gesandter,

Mit einer Note vom 2.4. hatte ich, erhaletenem auftrage gemäss, namens der Königlich Schwedischen Regierung, gegen die versenkung der Schwedischen Dampfer Dalarö, Liana und Osmed protest eingelegt, sowie im anscluss daran gewisse amsprüche erhoben.
Aus diesem anlass haben Sie im schreiben vom 6 April den protest und die forderungen zurückgewiesen und glechzeitig entschiedenen einspruch erhoben gegen die von der Schwedischen Regierung in dieser angelegenheit eingenommenen haltung, die Sie als mit einer wirklichen neutralität nicht vereinbar gekennzeichnet haben.
Auf grund des inhaltes der Schriftstücke, die meiner Note vom 2 April beigelegt waren - und die, soweit Ich finden kann, nicht, wie in ihrem schreiben gesagt worden ist, irgendwelche vorwürfe gegen die Deutsche Seestreitkräfte enthalten haben - ist der Schwedischen Regierung zu der auffassung gekommen, das die genannten drei Schiffe von Deutschen U-boote versenkt worden sind. Der protest und die forderungen der Regierung beruhe

OSMED 16.2.40

auf dieser auffassung.Auch wenn das A,A. sich nicht in der lage sieht , die ergebnisse der Schwedischerseits vorgenommenen untersuchung als ausreichenden beweis dafür anzusehen, das die SChiffe von Deutschen U-booten versenkt worden sind, hat der Auswärtige Amt jedoch keinerlei grundlage für die behauptung, dass die Schwedische Regierung eine haltung eingenommen hätte, die mit einer wirklichen neutralität nicht vereinbar s sind, eine beahutung, die ich hierdurch namnes meiner Regierung ausdrücklich zurückweise.

Genehmigen sie,Herr Botschafter, die versicherung meiner ausgezeichnetste

Hochachtung Richert

LASTEN

Osmed var befraktad 24.1.40 av Kungliga Marinförvaltningen, genom Carl Folke AB, för en resa Blyth-Svensk hamn (Göteborg, Uddevalla, ev. Malmö) med last av kol. Osmed avgick i barlast från Halmstad den 26.1.40, ankom till Blyth 10.2 , avgick 15.2. och sänktes den 16.2..

Lsten av 1948 ton kol (Cowpen screened steam coal) var av Marinförvaltningen försäkrad i Svenska Veritas för 45428:- kr

FRakten assurerad av rederiet för 30.000:-

SKN 11.4.40 till rederiet betalat 28764:90

SKN 11.4.40 till Marinförvaltningen betalat 41234:64

Effekter

Inga specifikationer på SKN EIII vol 169

Rederiet utbetalat 11587:50 till anhöriga och överlevande och ersatts av SKN enligt lagstadgade mallar.

Egna noteringar:

Sänkt av U-14, Herbert Wohlfahrt

Osmed och Liana torpederades med 10 minuters mellanrum kl.21.25 resp. 21.35 den 16.2.40 24 miles Norr om Kinnairds Head av U-14,Kapitänleutnant Herbert Wohlfahrt. (Se Liana sid 5)

Wohlfahrt mötte sitt öde med U-556 den 27.6.41 sydväst Island, sänkt i sjunkbombsanfall av H.M.S Nasturtium, H.M.S. Geraldine och H.M.S Gladiolus.

Osmed och Liana sänktes i plankvadrat AN 1853. 22 timmar tidigare utförde U-14 i plankvadrat AN 1699 en likadan dubbelsänkning av 2 danska lastå ngare som ,liksom Osmed & Liana, i sällskap med varandra var på hemresa med kollaster. Här fick 9 man sätta livet till. Rhone, 1064 brton, byggd 1915,fick torpeden midskepps BB rätt under bryggan varvid BB båt sprängdes bort.Hon fick så svår slagsida att STB bå

OSMED 16.2.40

auf dieser auffassung.Auch wenn das A,A. sich nicht in der lage sieht , die ergebnisse der Schwedischerseits vorgenommenen untersuchung als ausreichenden beweis dafür anzusehen, das die SChiffe von Deutschen U-booten versenkt worden sind, hat der Auswärtige Amt jedoch keinerlei grundlage für die behauptung, dass die Schwedische Regierung eine haltung eingenommen hätte, die mit einer wirklichen neutralität nicht vereinbar s: sind, eine beahutung, die ich hierdurch namnes meiner Regierung ausdrücklich zurückweise.
Genehmigen sie,Herr Botschafter, die versicherung meiner ausgezeichnetste

Hochachtung Richert

LASTEN

Osmed var befraktad 24.1.40 av Kungliga Marinförvaltningen, genom Carl Folke AB, för en resa Blyth-Svensk hamn (Göteborg, Uddevalla, ev. Malmö) med last av kol. Osmed avgick i barlast från Halmstad den 26.1.40, ankom till Blyth 10.2. ,avgick 15.2. och sänktes den 16.2..
Lsten av 1948 ton kol (Cowpen screened steam coal) var av Marinförvaltningen försäkrad i Svenska Veritas för 45428:- kr
F^R akten assurerad av rederiet för 30.000:-
SKN 11.4.40 till rederiet betalat 28764:90
SKN 11.4.40 till Marinförvaltningen betalat 41234:64

Effekter

Inga specifikationer på SKN EIII vol 169
Rederiet utbetalat 11587:50 till anhöriga och överlevande och ersatts av SKN enligt lagstadgade mallar.

Egna noteringar:

Sänkt av U-14, Herbert Wohlfahrt

Osmed och Liana torpederades med 10 minuters mellanrum kl.21.25 resp. 21.35 den 16.2.40 24 miles Norr om Kinnairds Head av U-14,Kapitänleutnant Herbert Wohlfahrt. (Se Liana sid 5)
Wohlfahrt mötte sitt öde med U-556 den 27.6.41 sydväst Island, sänkt i sjunkbombsanfall av H.M.S Nasturtium, H.M.S. Geraldine och H.M.S Gladiolus.

Osmed och Liana sänktes i plankvadrat AN 1853.
22 timmar tidigare utförde U-14 i plankvadrat AN 1699 en likadan dubbelsänkning av 2 danska lastångare som ,liksom Osmed & Liana, i sällskap med varandra var på hemresa med kollaster. Här fick 9 man sätta livet till. Rhone, 1064 brton, byggd 1915,fick torpeden midskepps BB rätt under bryggan varvid BB båt sprängdes bort.Hon fick så svår slagsida att STB bå

OSMED 16.2.40

inte kunde sjösättas och sjönk med långsamt roterande propeller liggande helt på sidan, med stäven före och dannebrogen i topp akter. Från Sleipner sattes livbåtarna ut och tog upp 23 man och 18 konsulatspassagerare som höll sig uppe på vrakgods och välta flottar. Medan räddningsarbetet pågick sprängdes Sleipner och sjönk på 60 sekunder. Det sista som försvann var topp-lanternan. 9 man drogs med ner, 11 bärgades simmande av livbåtarna. De 18 passagerarna från Rhone var greker som skulle till ett grekiskt fartyg i Köpenhamn. I pressen beskrevs sänkningarna av dessa 4 fartyg som om de ägt rum samtidigt på samma plats, och att man från Rhone Och Sleipner hört Liana sprängas varvid farten saktas ner och kursen ändrats, men då man inte visste vad som hänt återtogs kurs och fart, och då träffades Rhone av en torped.

HISTORIK

Laståungare på 1545 brton byggd 1903 vid sir Raylton,Dixon &Co ltd i Middlebrough av stål .L.74,2 B.11,4 (Ex Mineral) Tillhörig RedAB Nordkap (H.W.Winck) I Hälsingborg som 6.3.24 inköpt ssMineral för 233.000:- kr från Ljusne-Voxna AB i Ljusne. 2250 dw. 580 ihkr maskin. Byggd som Mineral för Oxelösunds RedAB (Percy Tham) i Stockholm, grundat 1900 och upplöst 1918. Gick 1903-1918 i malmtrafik Oxelösund-Tyskland-Holland. Såld dec 1918 till RedAB Ester (J.E.Österlund) i Norrköping men utan namnbyte. I maj 1922 såld till Ljusne-Voxna, även då utan namnbyte. -1914 en grundstötning på skäret Engelsmannen i Stockholms skärgård. 1916 en lätt kollision i Blyth med ss Nevisbank. i Jan.1929 kollision i Engelska Kanalen med tyska ss Dione som måste sättas pågrund för att inte sjunka. Osmed, på resa Rouen-Dunston, i barlast fortsatte sin resa med stävskador. 1931 lätt kollision med ss Heron. 1935 lätt kollsiion med ss Westmore. -Osmed var RedAB Nordkaps enda fartyg och rederiet trädde i likvidation 1.3.41.

MANSURIA 19.2.40 1/3-del krig

FÖRSKEPPET KROSSAT VID KOLLISION MED FRANSKA HJÄLPKRYSSAREN CHENONCEAUX SOM FORTSATTE UTAN ATT TA NOTIS OM KOLLISIONEN.

Rapport

Avgick Uddevall 2.2.40 destinerad till Savona,Italien via Gibralter för bunkers. Rumslast av 1388 ton torr kemisk massa (silkesmassa).
Djüpg F 14′5″-A 17′1″. 21 ombv.
Mån 19.2.40 kl 20.40 stäven krossad av ett stort passagerarfartyg c:a 15′ rv-S Cape Tinoso på Spaniems ostkust. Laber bris,smulsjö, halvklar luft,mörk 1e styrmans vakt. Utkik på övre bryggan.
Hela förstäven med back tillplattades från ankarspelets förkant snett ner till förpiksbottnens 6e spant å STB sida och 3dje spant å BB sida.
Det andra fartyget iakttogs först 2 streck på STB bog c:a 5 minuter före kollisionen.Mansurias kurs NOtO¼O, fart c:a 5 knop.Det andra fartygets kurs SWtS, fart c:a 14 knop eller mera. Mansuria gav backsignal i ångvisslan. Detr andra fartyget gav en lång ljudsignal ca 3/4 distansminut från Mansuri I kollisionsögonblicket stävade Mansuria i magn N, det mötande fartyget i c:a NW. Efter kollisionen försvann det andra fartyget i det tilltagande dis utan att uppge namn och nationalitet och kunde ej återfinnas.
Det andra fartygets namn och hemort: ss CHENONCEAUX av Marseille.
Mansurias skador reparerats i Cartagena.
Antaglig orsak: Felmanöver från det andra fartyget som visade enbart grönt sidoljus mot Mansurias gröna sidoljus, men som ca 3/4 dist minut från mansuria ändrade kurs STB hän och visade rött sidoljus. Med den hastighet som det mötamde fartyget framfördes var kollisionen oundviklig.

Journal

Sön 18.2 kl 18.45 avgått från Gibraltar efter bunkring och kontroll.
Mån 19.2 Styrd kurs NOtO, magn NOtO¼O. När fartyget kommit ca 15′syd Cape Tinoso varskodde utkiken att han såg en grön lanterna c:a 2 streck på ST bog . För att ytterligare vara säker att gå klart detta mötande fartyg, som ju visade grön lanterna, toge en BB-gir.Omedelbart därpå, c:a ¾′ från Mansuria ,började det ahnalkande fartyget att visa först bägge lanterno och därefter enbart röd lanterna som närmade sig med stor hastighet. På Mansuria slogs omedelbart stopp i maskin och därefter full back och gavs backsignal i ångvisslan kl 20.40.Strax därpå träffade det andra fartyget med våldsam kraft med sin BB bog Mansurias förstäv och svängde därefter längs Mansurias STB-sidan för att sedanfortsätta med full fart föröver varpå det försvann i det tilltagande diset som kort därpå övergick i tjocka. Det hela gick så fort att det visade sig omöjligt att avläsa fartygets namn och nationalitet och detta meddelades ej heller

MANSURIA 19.2.40

från detsamma.Fartyget var ett stort passagerarfartyg om ca 15000-20000 brton och gick med full fart. Livbåtssignal blåstes i ångvisslan och livbåtarna klargjordes.STB båt bemannades men upptogs ånyo sedan det hade konstaterats att fartyget var tätt frånsett förpiken. Kl 20.56 slogs helt sakta fart farmåt mot det andra fartygets mistsignaler som markerade att det låg stilla i tjockan, men då vattnet i förpiken steg och fartyget började få BB slagsida, så styrdes efter skeppsråd mot land för att , om möjligt, uppnå närmaste hamn,Cartagena.

Tis 20.2 Kl 16.15 fått lots ombord utanför Cartagena och kl 17 var fartyget akterförtöjt vid Figueroakajen.På vägen mot Cartagena måste Mansuria ligga stilla vid flera tillfällen p.g av tjocka och landet sågs först vid Cap Tinoso varefter kurs sattes på Cartagena. Pumparna igång oavbrutet.

Ons 21.2 på f.m befh jämte vakten vid kollisionstillfället avgivit sjöförklaring på vicekonsulatet.Tillfrågad av svenske konsuln om inga tecken hade maärkts som kunde ge anledning att identifiera det mötande fartyget, upplyste lättmatrös Sten Hrry Karlsson att det okända fartyget ej haft sina topplanternor tända. Vidare hade man sett en del mörkgrå färg från den okända ångaren som blivit sittande kvar på Mansurias intryckta stäv.Ombud för aasuransen,Bureau Veritas och hamnkaptenen varit ombord och synat skadorna.
(Kvarlegat i Cartagena för reparation till den 19.3)

Sjöförklaring på vicekonsulatet i Cartagena 21.2.40

Bisittare: Konsul Harry Svensson,Cartagena, och befh på norska ss San Aadres, kapten Arne Andersen.

Vid förrättningen upplästes befh rapport, varefter vicekonsuln August Siljeström tillfrågade befh, 1e styrman ,lämmtarots Karlsson och jungman Östman, om de inte lagt märke till något speciellt som kunde hjälpa till att identifiera det okända fartyget. Sten Harry Karlsson upplyste då attfartygetinte haft sina topplanternor tända och att mörkgrå färg blivit sittande kvar på Mansurias intryckta stäv. Då ingen av de 4 kallade hade andra upplysningar att ge förklarades förrättningen avslutad. Befh förbehöll sig rätt att komplettera sin avgivna sjöförklaring å tid och plats som senare kan komma att visa sig nödvändig,samt gjorde de sedvanliga förbehållen,avsägande sig och sin besättning från allt ansvar. De 22.2 framstod ånyo befh inför detta vicekonsulat och anhöll om följande komplettering skuule tas in i protokollet:
"Mansurias kurs innan det mötande fartygets lanternor siktats var NOtO stävad kurs,som sedan efter BB-giren blev ungefär Nord. Eftersom skadan

MANSURIA 19.2.40

å Mansurias stäv visade sig större på STB än på BB sida så måste det mötande fartygets kurs i kollisionsögonblicket ha varit ungefär NW. Vidare hava alla de på bryggan varande intygat att det mötande fartygets topplanternor ej voro tända."

Protest ingiven i Cartagena den 5.4.40

Mansurias befh framstod 5.4.40 på vicekonsulatet i Cartagenamoch framförde sin högtidliga protest mot den behandling hán varit utsatt för då han blev tagen av en fransk patrullbåt utanför Cap Camarat den 22.3 och beordrades gå tillbaka till Marseille, varigenom han förlorade mycket tid innan han fick tillåtelse att fortsätta sin resa till Savona, samt reklamerade sina rättigheter till ersättning under framhållande av följande data tagna ur journalen:

Mån 19.2.40 Blev påseglad av en stor fransk passagerarångare som senare visade sig vara trupptransportfartyget "Chenonceaux."

Tis 20.2 Ankom Cartagena som nödhamn och här företogs nödiga reparationer

Tis 19.3 Avgick fartyget kl 19.45 med last av 1378 ton silkesmassa från Cartagena mot Savona.

Fre 22.3 Kl 09 passerat Cap Camarat , distans 12'. Kl 09.40 prejades vi av ett Franskt patrullfartyg och fick order att gå efter honom in till Nizza.Vi signalerade till patrullbåten att vi hade clearance papers from Cartagena och svaret blev :" Följ mig!" Kl 10 beordrades vi gå till Marseille och kl 20 ankrade vi uatnför Marseilles hamninlopp.

Lör 23.3 Kl 03 lättat ankar och gått in i Marseilles hamn där 4 högre sjöofficerare kommo ombordoch höll förhör med vakten som tjänstgjorde vid påseglingen.Svenske konsuln och mäklaren tillkallades så till förhöret iland kl 11 och först kl 12.36 fick jag återvända ombord och kl 17 fick jag tillstånd att avgå från Marseille.

Sön 24.3 kl 03 passerat Cap Camarat på samma ställe som kaoningen skedde den 22.3 och kl 17 ankommo vi till Savona.

Kapten Nyman framförde ånyo sin högtidliga protest mot den behandling han varit utsatt för och som försenat hans fartyg med sammanlagt 41 timmar

((Dessa 2 protokoll inkom till KK först den 6.9.40 efter påstötning 17.6. till vicekonsuln i Cartagena))

Ingen crew list. 21 ombv

Befh Ivan Henry Nyman, Sofiagatan 64,Göteborg
1e styrman Gotthard Svensson, Göteborg
Lättmatros Sten Harry Karlsson, (utkik)
Jungman Gösta Levin Ödman (Till rors) Strömstad
Mässuppassare Bert Lundberg, Göteborg

MANSURIA 19.2.40

KK memorial 20.9.40

Orsaken kan med ledning av enbart det ena fartygets sjöförklaring inte med säkerhet bedömas men det vill synas som om den franska passagerarångaren genom sin omotiverade STB-gir varit till största delen vållande till ombordläggningen. Detta dock under förutsättning att man från Mansurias kommandobrygga verkligen enbart siktat motliggarens gröna sidoljus c:a 2 streck på STB bog. Det förefaller dessutom den erfarne navigatören egendomligt att styrmannen lät fartyget taga ut giren 5 streck STB hän när han på omkring 1 nautisk mils avstånd till den mötande ångaren påbörjade denna. Båda fartygen möttes ju bevisligen "grönt mot grönt" varför kursändringen varit onödig.

Ex officio
Bo Bergström

Yttrande från 1e styrman Svensson

KK beslöt 1.10.40 att hos rederiet införskaffa skriftligt yttrande från Manusrias 1e styrman, sjökapten Gotthard Svensson, om kollisionen: Gtbg 5 10.40 översänd Sv Lloyd till KK följande yttrande från Svensson:

På aftonen den 19.2.40 siktades en grön lamterna från ett mötande fartyg c:a 2 streck på STB bog, 2 à 3 mils distans från Mansuria. För att vara säker på attgå klar detta fartyg, som enbart visade en grön lanterna, ändrades kursen 1 streck BB. Då det andra fartyget befann sig c:a 4 streck på STB bog och på 3/4 mils distans, hördes ett långt utdraget ljud, varför Mansuria omedelbart slog stopp och full fart back i maskin jämte backsignal med ångvisslan. Därpå syntes, när ungefär $\frac{1}{2}$ mil skilde fartygen, det mötande fartygets båda sidolanternor som närmade sig med stor hastighet och på ungefär 1/4-dels mils avstånd ändarde till enbart rött. Mansurias maskinarbetade full fart back varför Mansuria svängde ännu mera BB hän c:a 4 streck och därtill kom det andra fartygetmed sin BB bog mot Mansurias STB bog samt svängde därefter långs Mansurias STB-sida samt fortsatte med full fart föröver och försvann. Dessutom hade det mötande fartyget inga topplanternor tända, och när det försvann föröver kunde inte heller någon akterlanterna siktas å detsamma. Mansurias alla lanternor lyste lagenligt.

Högaktningsfullt
G Svensson
1e styrman ss Mansuria

SKN EIII 169

Telegram befh till rederiet 20.2.40

(Avsänt från Cartagena kl 18.20) Manusria just entered Cartagena after collision Yesterday evening 9.30 with big liner going outwards stop Has got stem crushed close up to the mast, windlass broken, forepeak leaking

MANSURIA 19.2.40

Kvarstad och skadeståndskrav

SEdan det fartyg som rammade Manusria konstaterats vara franska hjälpkryssaren Chenonceaux på 14825 brton byggd 1922 i Bordeaux 14 knop rekvirerad av franska marinen från rederiet Messager Maritime i Marseille (normalt 929 passagerare), följde rättsligt efterspel som på SKN belyses endast av följande :

SKN skrev 29.12.43 till UD:s handelsavdelning att Nämnden påtagit sig 1/3 del av haverikostnaderna under det att civilassuradörarena svarade för 2/3. Den 4.8.44 skrev svenska legationen i Vichy till SKN att Chenonceaux reparationskostnader uppgått till 6750000 francs = 3856 pund varjämte tillkomm ännu icke fastställda dockningskostnader och liggedagsersättningar Premiere Marine Nationale gått med på att reducera den av SÅAF ställda bankgarantin på 20000 pund till 5000 pund.

10.9.46 skrev SÅAF tillSKN att kollisionsfrågan nu slutförts och innebär resultatet att vi icke kunna erhålla något som helst skadestånd , men ha vi givetvis åsamkats rätt avsevärda kostnader för att få tillbaka den deposition vi på sin tid ställde. Den nettoproveny vi erhållit utgör kr 248339:09 (SKN fått 82832:05).

SKNEVII 310 Lasten

Last av 1378 ton torr kemisk massa från Billeruds AB, Säffle till bl a Savona Nästan hela lasten assurerad i Ocean för 244980 kr, 680 ton assurerats i Gauthiod

SKN 20.1.42 meddelat Ocean att förlikning i ärendet skett enligt dispache av Kaj Pineus 15 11 41

SKN 22.1.42 betalat 6378:67 till Ocean
SKN 29.1.42 -"- 2384:60 till Ocean
SKN 28.1.42 -"- 2519:97 till Gauthiod

T Fredh :"Utanför spärren,del 3 " (Lysekil 1983)

Jungman Gösta Ödmanoch uppassare Bert Lundberg,Gtbg berättar:

Vi varyngsta män ombord när Mansuria i jan 40 lämnade Uddevalla med massalast till Savona Väl inne i Medelhavet blev Mansuria rammad i tät tjocka av ett stort franskt trupptransportfartyg.Mistlurarna vrålade, Bert Lundberg stod på däck och tvättade sig Helt plötsligt dök det franska fartyget upp.Ingen skadades men det var några skräcksekunder för besättningen. Mansuria gick till Cartagena och låg där för reparation en månad. Arbetet att nita plåtar för handgick sakta.

Historik

Se Mansuria 7.4.41 - Mansuria hade även krigshaverier den 2.6.40 , 23.12.42 och 1.7.43

BOHUS 19.2.40

3 SVENSKA FARTYG KAPADE AV 2 TYSKA JAGARE PÅ SVENSKT VATTEN VID HÅLLÖ.

Rapport

Avgick Göteborg sön 18.2.40 destinerad till Glasgow via Bergen för konvoj. Rumslast av 1600 ton styckegods. På däck c:a 100 ton tackjärn. Djupg F 14′6″ A. 16′6″. 19 Ombv Uppbringad mån 19.2 kl 11.50 6′N½O Hållö i ostlig vind och medelmåttig sikt. 2e styrmans vakt, utkik på bryggan .

Befälhavarens rapport

1940 mån 19.2 kl 11.10 pejlades Hållö fyr uit ONO½O,distans3½ nautisk mil. Erhölll kl 11.50 stoppsignal av 2 Tyska jagare. Prisomanskap sattes ombord och övertog befälet. Antal manskap = 17. Däcksdagboken jämte kladd beslagtagna i Bremerhaven dit fartyget infördes. Göteborg 21.5.40

(Se sid 5,7) H.Ågren

Befh

Crew List (Egna kompl)

Befh Otto Henrik Edmund Ågren,Oxhagsgatan 2,Göteborg,19.8.80 i Giresta(Aug3
1e styrman William Ragnvald Svensson, Kungshamn, 43 år
2e styrman Börje E.Jönsson, Lomma, 33 år
Chief Gustaf Olsson, Göteborg, 52 år (1.8.39)
2e maskinist J.A.Björklund, Gävle
Stewert Knut Svensson, Mörrum
Kock K.Sundberg
Mässpojk Bror Johansson, Kville, 21 år
Matros Bror Hansson, Hörby
Matros Harry Ivar Lundberg, Stockholm, 25 år
Matros E.Lundgren.Kalmar
Lättmatros Bertil Pettersson, Valdemarsvik
Jungman S.Jonsson
Jungman Gunnar Jonsson,Solna
Donkeyman Nils Kjäll, Motala
Smörjare Albert Johansson, Sthlm
Eldare Gustaf Bergman, Piteå
Eldare J.Sonfiliano
Lämpare Otto Rådén, Hagalund
En lämpare rymde i Göteborg kort före avgången.

Detaljer om kapningen,Se Start & Buenos Aires 19.2.40

Sjöförklaring i Göteborg 27.5.40 kl 15

Sakkunniga: Sjökapten Magnus Lundberg & lotskapten K.P.Kullander.

Rapport ingiven av befh till red AB Bifrost

Sön 18.2.ungefär kl 07 började fartyget sin rundsvängning för afvgång till

BOHUS 19.2.40

Glasgow via Bergen för konvoj. Rundsvängningen tog ganska lång tid på grund av den svåra isen i Göteborgs hamn. Fartyget var vid tillfället assisterat av bogserbåt, mot slutet av 2 bogserbåtar. Vinga fyr passerades ungefär kl 14. Kraftig is låg strax utanför och fartygethade svårt att taga sig fram. När mörkret inbröt var ingenting annat att göra än att köra fast fartyget och invänta nästa dags morgon.

Mån 19.2 kl 07 påbörjades åter försöken att komma loss och fortsätta. Till en början gick det ganska svårt men råkar och svag is fanns här och var. Fartyget sökte de svagaste ställena och nådde ganska snart relativt öppet vatten. Kl 11.10 pejlades Hållö fyr i ONO½O ,avstånd 3,5´. Däreft- er styrdes varierande kurser. Detta med anledning av att fartyget måste söka efter öppet vatten eller varest den svagaste isen fanns. General- kursenblv icke nordligare än N½O.Vid vissa tillfällen styrdes till och med NO. Kl 11.50 erhölls stoppningsorder från tvenne Tyska jagare och omedelbart girades ur kursen och stoppades. Fartyget beräknades ha till- ryggalagt minst 6 naut.mil mellan kl 11.10 och 11.50.Fratyget uppbring- ades och 17 man prisbesättning ombordkom och tog befälet över ångaren.

Fre 23.2 vid ungefär middagstid anlämde Bohus till Wesermünde.Med anled- ning av att journalen såväl som loggkladden blev och äro beslagtagna kan icke några exakta tider angivas.

Med sanningen överensstämmande intygas

Göteborg den 21 maj 1940

Henrik Ågren Befh

Jur.kand Otto Modig för SKN.

Bfh Ågren: Platsen för uppbringningen varit N 58 24,9´- O.11 7´, eller c:a 2,1 ´från Soteskär.Prisbesättning under befäl av en Oberleutnant zur See sattes ombord från den ena jagaren. Tyskarna lämnat befälhav- arens protester,mot att Bohus uppbringats inom svenskt territorialvatt- en,därhän. Tyskrna gjortgällande att lasten var krigskontraband utan att ange vilka delar av densamma som betraktades som kontraband.Före uppbringningen hade befh iakttagit att Buenos Aires färdades i samma riktning som Bohus men på något avstånd efter Bohus.Buenos Aires hade befunnit sig SW om Bohus och längre från land än Bohus,Mellan Buenos Aires och Bohus befann sig ss Start som farmgått på ungefär samma av- stånd till land som Bohus. Förhör med befh och 1e styrman hållits in- för en Prisrättskommission i Bremen. Då befh reste från Bremen den 11.4 låg Bohus kvar där men lasten hade lossats.

Chiefen Olsson: Kort före uppbringningen sett Start som gått efter Bohus och efter vad det förefallit på samma avstånd från land som Bohus.

Matros Lundberg: Bohus gick vid uppbringningen på kurs N½O. Lundberg sett land om STB som inte kunnat vara mer än 2½´avlägset. Då han övertog rodret kl 15 sett Start färdas efter Bohus synbarligen närmare land.

BOHUS 19.2.40

UD. Promemoria 24.2.40

Generalkonsul Stridbeck i Hamburg har i telefon inberättat att ss Bohus införts till Bremerhaven.Rederiet har upplyst att fartyget var på resa Göteborg-Glasgow med styckegodslast. Befraktningen har skett genom Urban Croner, Glen-line.

Red AB Bifrost,Gtbg 24.2 i brev till UD

anhållit att Kungl. UD inlägger protest i Berlin och gör framställning om ångarens frigivning.

Konsul Ernst Kellner,Bremen, 23.2

underrättat beskickningen i Berlin att Bohus och Start ((systerfartyg)) ligger bredvid varandra i hamnen."Min sekreterare Aust och mäklaren C.C. H.Bösch,Bremerhaven, står till befh tjänst. Bohus kom hit först idag oå e.m. Näheres war bisher nicht zu erfahren."

Konsul Kellner:Bremen 25.2 till Berlinbeskickningen

BOHUS: Dieses Schiff ist auf der Reise von Göteborg nach Glasgow aufgebrac Dies Schiff sollte ebenfalls in den Hoheitsgewässern bis Bergen und dann mit convoi nach Schottland fahren.Seine Ladung bestamd aus Stückgütern, darunter Cellulose,Roheisen,Karbid,Kistenbrettern usw. Der Kapitän ist der auffassung dass er innerhalb der Schwed. Hoheitsgewässer beschlagnahmt worden ist.Er konnte aber seine position nicht genau feststellen, da er infolge des Eisgangs sein Logg nicht ausbringen konnte.Der Kapitän wurde ebenfalls gefragt ob er wisse was Deutsches Banngut wäre und ob er die Zeitungen lese. Darauf erklärte er,er lese am liebsten gar keine Zeitung,denn wenn er einmal nach Hause käme, dann guckte er Tageslang nicht in die Zeitung, weil er den Mist nicht lesen wollte. Im übrigen fragte er den Vorsitzenden was ist heute denn nicht Banngut,worauf der Vorsitzende sagte " denn meinen sie dass sie auch Banngut anbord haben?" worauf er sagte, das möchte ja sein, er wisse das aber nicht.

((Detta utspelades vid förhör inför Kriegsgericht Wesermünde den 23.2 vid vilket sekr. Aust närvor och gjorde vissa anteckningar. Se Buenos Aires 19.2.40))

Rederiet bett UD agera "energiskt".

Red aB Bifrost i Gtbg anhöll 4.3.vördsamt att UD ville vidtaga de mest energiska åtgärder för Bohus snara frigivande. Konsul Kellner rapporterade 2.3 till Berlinbeskickningen att en man på Buenos Aires insjuknat och förts till sjkuhus och att en ersättare från Bohus påmönstrats. Den 12.3 rapporterade Kellner till Berlin att Start och Bohus "enligt meddeladde från Marieleitung förts vidare till Bremen för lossning av lasten, detta enligt vicekonsuln i Bremerhaven ,herr Bockhoops, åsikt. -UD anhöll 13.3 hos CM,vieamiral F.Tamm, om upplysningar angående positionen för Start, Bohus och Buenos Aires vid uppbringandet. Svar kom 14.3 i hemligstämplat bre

BOHUS 19.2.40

HEMLIG

CM till Envoyén friherre H.Beck-Friis på UD, Sthlm 15.3.40

Med hänsyn till att de inkomna uppgifterna endast grunda sig på bedömning av fartygens positioner och icke upptaga några fartygsnamn (med undantag av flygrapporten nr 1855,hänförande sig till tider efter uppbringningstillfället) är det icke möjligt att enbart med ledning därav kunna bilda sig någon bestämd uppfattning om uppbringningsplatserna. - Dessa lägesuppgifter visa dock hän mo att uppbringningarna med sannolikhet skett utanför 3-milsgränsen. För denna frågas bedömande i vad avser ss Start,anser jag det i övrigt vara av värde att sammanställa fartygsbefälhavares uppgift att Start vid uppbringningen befann sig W om det samtidigt uppbringade ms Buenos Aires med befälhavarens å detta fartyg uppgift att Buenos Aires vid uppbringningen befann sig 3,8′utanför Hållö fyr,enär denna sistnämnda uppgift bör kunna tillmätas tillförlitlighet i det avseendet att uppbringningen av detta fartyg verkligen skedde utanför 3-milsgränsen.

Stockholm 15.3.40

F.Tamm

Bilaga:

Sammanställning av rapporter till CM från VMD,som äga samband med uppbringandet av ss Start & Bohus och ms Buenos Aires 19/2 -40

HEMLIG

1) Till CM från CMDV, T.N:r 1055.
Kl 10.45 2 tyska jagare typ Leberecht Maas i bäring 215° på 5′avstånd från KSS Sydkoster, kurs 180 /syd/ hög fart.

2) Till CM från CMDV, T.N:r 1215
De 2 tyska jagarna av typ Leberecht Maas passerade Hållö kl 11.50. Kl 12 prejade den ena jagaren norskt handelsfartyg och sände dit livbåt, fortsatte därefter mot svenskt handelsfartyg,sannolikt tillhörande Johnsonlinjen. Kl 12.55 söker en av jagarna preja handelsfartyg i bäring 190°på 10′avstånd från Väderöarna.

3) Till CM från CMDV, T.n:r 1400.
Förut inrapporterade tyska jagare ha avgått, en sydvart och en västvart. Handelsfartygen avgått enligt följande:svenska fartyget i bäring 180° avgick omkring kl 13.00 med NW-lig kurs.norska fartyget i bäring 250° samt svenska fartyget i bäring 230° avgingo båda med SW-lig kurs kl 14.00

4) Till CM från CMDV, T.n:r 1545.
Kl 15.20 2 st utländska jagare i bäring 305° på 7′avstånd från Hållö kurs N. Kl 15.25 2 okända jagare i bäring 260° på 10′avstånd från Koster, kurs syd, hög fart.

5) Från CM till CMDV T.N:r 1855.
Flygspaning nordvart. Start 15.30. Längs kusten till Smögen utanför Hållö.

Forts

BOHUS 19.2.40

Utanför Lerberget "Göta Lejon" kl 16.10 med Gewali, Skirner,Scotia och Trio, kurs syd, nära land 1'. Fast is till yttersta skären,därefter isfrit eller nybildad is med endtaka flak från Vinga nordvart. 6'W Göta Lejon voro 2 jagare stilla. Inga handelsfartyg i närheten utom 10'W Hållö där Buenos Aires och Start siktades, kurs NW. Invinkade girade fartygen till kurs Nord. Vid Buenos Aires var lättforcerad fast is.

6) Till CM från CMDV T.N:r 1927
Kl 16.20 2 okända jagare i bäring 410° 8',samt 2 okända ångare i bäring 220° 12'. från Väderöarna, kurs nord.

7) Till CM från CMDV T.n:r 10000.
Dagens israpport:Hallands Väderö -Smögen, till sjöss svår fast is och drivis,skärgården svår fast is. Trafik endast med isbrytarassistans, och fartyg byggda för gång i is. Nord Smögen- Koster till sjöss isfrit I skärgården svår fast is.

KUSTLOTSINTYG

Red AB Bifrost,Gtbg 19.3.40 insänt följande intyg av kystlots Ole Simonse Oslo till UD med kommentar att originalet sänts till SKN eftersom SKN meddelat rederiet att Nämnden skall överta handläggningen av ärendet vid Prishofs sammanträde i Hamburg: Intyget är adresserat till red AB Bifrost

" Undertegnede, kyslots Ole Simonsenl som gikk ombord i ss Bohus den 18.2 i Göteborg for å lose skibet langs norske kysten,bevidner at de blev opbragt av tyske sjöstridskrafter den 19.2 naer klokken 12 middag. Efter mine pejlinger befandt skibet seg ved opbringelsen 2½ mil av land, en påstand jeg stötter på fölgende fakta: Jeg peilte Hållö i ost 3½ mil av kl 10.30. Herfra ble styrt NtO½O intil vi kl 11.20 passerte Soteskär hvor skibet ble stoppet.Dette vil etter min mening med all önskelig tydelighet illustrere att ss Bohus befant seg inden for svensk sjöterritorium da opbringelsen fant sted.

Oslo 16.3.40
Los Ole Simonsen

Vidimerat av
Generalkonsul Gunnar Dahl,Oslo.

Generalkonsulatet,Hamburg 26.3 till UD insänt följande
Journalutdrag för ss Bohus.

Mån 19.2.40 kl 11.10 Hållö fyr ut ONO 1/4 O, distans 4 naut.mil. Däreft styrdes mellan NtO, N men även tidvis ostligare,detta med anledning av isförhållandena,till kl 11.50 f.m. Kl 11.50 signalerade 2 tyska jagare att vi skulle stoppa. Fartyget stoppades med fören ostvart.

BOHUS 19.2.40

Beräknad distans vid tillfället lika med, ej längre än 2.75 naut mil, farten från kl 11 till kl 11.50 beräknas lika med 9 knop. Fartyget skulle sålunda ha tillryggalagt c:a 7 nautiska mil.

ss Bohus i Bremen
H.Ågren Befh

1e sekr. Nils Ståhle,UD 3.4. till Adv.E.Henriques,SKN.

FÖRTROLIGT. Enligt numera företagen utredning från befh och lotsar beräknas uppbringningen av Bohus och Start hava skett inom svenskt territorialvatten på respektive 2,75 och 2,5 sjömils avstånd från den svenska kusten. Utgående från att ett misstag rörande platsen för uppbringningen föreligger från Tysk sida, har beskickningen i Berlin xxxxxxxx anmodats begära rättelse genom fartygens snara frigivande. Det kan tilläggas att ovanstående uppgifter beträffande platsen för uppbringningen icke kunnat bestyrkas genom iakttagelser från de svenska marinmyndigheternas sida. Dit ingånga rapporter tyda närmast på att de prejningar som Tyska sjöstridskrafter den 19.2 företagit i ifrågavarande farvatten,skett utanför 3-milsgränsen.

Enligt uppdrag
Nils Ståhle

Efterspel till ovanstående

UD tillskrev envoyén Arvid Richert i Berlin 3.4 enligt ovanstående och anmodade honom begära rättelse av misstaget genom fartygens snara frigivande. Beskickningen i Berlin gjorde den 11.4 en framställning hos Legationsrådet Lohmann i Auswärtiges Amt om frigivning av Bohus under hänvisning till det norska lotsintyget och Bohus journalutdrag. Lohman förklarade sig inte utan närmare undersökning av fallet kunna ta ställning till detsamma och förbehöll sig ett senare svar. (Ribbert i brev t. UD 13.4.)
Här slutar H-1362 -filen om Bohus. Den 18.3 hade i Deutscher Reichsanzeiger i Hamburg Prisenhof kungjort prisrättsförfarandet mot Bohus som sedan gick sin gilla gång utan störningar från Auswärtiges Amt. Den 6.8.40 översände SKN till kanslirådet Torsten Gihl på UD Prisenhofs utslag om konfiskering av Bohus med last xxxx samt Oberprisenhofs utslag om Britt.

SKNEIII vol 169
UD H-1362

LASTEN

60.000 buntar lådbräder	324,3 stds		Pariet värt 239.330 kr
Papper i balar/rullar	c:a 1800 st	224.720 kg	värt 105.106 kr
23 balar papp	6160 kg		
4 lådor Wallboards	5690 kg		
1375 lådor tändstickor	95.750 kg		värt 143.000 kr
Tack järn	500.000 kg		värt 108.000 kr

forts

BOHUS 19.2.40

Forts last

287 buntar järnrör (Billets)	16.160 kg
20 lådor lampsvärta	1220 kg
80 lådor klorat	4720 kg
10 lådor Perklorat (Perchlorate)	1220 kg
600 fat karbid	38.610 kg
164 lådor skruv	17.770 kg värda 23000 kr
57 säckar spolar (spools)	1700 kg
189 säckar bobbiner	10.950 kg
59 säckar svarvgods	3440 kg
1 låda mallar (template)	20 kg

Total last 928 ton styckegods & 324 stds lådbräder.

SKNEVII vol 46 Lastassurans

SKN betalat 271.396:- kr för last inkl 2400 för radiostationen. Mycket last, bl.a tändstickorna och kemikalierna var assurerade i England. Lasten i sin helhet var värd 700.000 kr.

Befh protesterat 24.2.40

Kapten Ågren på Bohos ingav protest mot uppbringningen i Wesermünde den 24.2 vilken mottogs av Korvettenkpitän Jürst,Kommando Zweigstelle,Wesser-münde. Enligt vol 252 SKN EIII avmönstrade en eldare 1,3, 10 man den 20.3, 2e maskinisten och en matros 21.3, 1e styrman 4.4, stuert och en eldare den 12.4, chiefen 22.4, befh den 19.5 och 2e styrman 22.7.40. Detta stämme inte med uppgiften att 2 man hade kosthållx hela juni och sedan en man fram till den 22.7.40.

Rederiets jurist 29.5.40 till SKN

Rechtsanwalt dr G.F.Baur i Hamburg skrev 29.5.40 till SKN att " det är ingenting att göra åt kapten Ågrens utsago i Wesermünde i form av följande rapport:" Den 19.2.40 kl 12 blev jag stoppad av en tysk jagare.Jag hade kl 11.10 med kurs N och NO passerat Hållö på 4 sjömils avstånd. Det var mycke is. Man kunde inte hålla en exakt (genauer) kurs.För att komma vidare måst manutnyttja de fria passagerna i isen och därför kan man bara tala om en ungefärlig kurs. Jag gjorde inga pejlingar när jagaren stoppade mig.Jag förmodar att jag fortfarande befann mig på svenskt vatten när jagaren kom långsides. " - Baur skriver vidare:" Även den norska kustlotsen Ole Somonsens förklaring 16.3 förefallaer nu inte bevisa att Bohus stoppades på svenskt vatten.Lotsen förklarade att han kl 11.30 pejlat Hållö i Ost,dista 3,5 sjömil. Han tycks dock inte ha tagit någon krysspejling utan endast uppskattat avståndet.Hans förklaring stämmer inte med kapten Ågrens uppgif att Hållö passerats på 4 sjömils avstånd. Från Hållö styrdes, enligt lotse NtO½O tills man passerat Soteskär kl 11.20 där ångarens stoppades.Det sak

BOHUS 19.2.40

nas uppgift om hur länge Bohus styrt kurs NtO½O .Jag kunde inte uppnå å något med lotsens skriftliga utsago ,men kan hankomma med exaktare uppgifter så föreslår jag att han inställer sig vid Prisenhof Hamburg.Der Reichskommissar muss nämlich beweisen das die Anhaltung ausserhalb der Schwedischen Hoheitsgewässer erfolgt ist. Nästa förhandling äger rum den 13.6 så saken brådskar. "

PRISENHOFS FÖRHANDLING I HAMBURG 19 JUNI 1940

Rechtsanwalt dr Baur företrätt Red AB Bifrost och 18 lastägare.
Präsident som alltid dr Rothenberger.
Prisdomare: Konteradmiral Claassen, samt von der Decken och Günther.
Reichskommissar beim Prisenhof: Vizeadmiral Werth.

En expert förklarade att "Packpaier" lämpar sig för att packa ammunition och sprängladdningar i, medan " Pergamentersatzpapier" var lämpligt att slå in feta, oljiga föremål i."Seidenpapier" kan man slå in mediciner och förbandsmaterial i."Pappe" är utmärkt för ammunitionspackning för arméns räkning. Samtliga dessa lastparier vore följaktligen krigskontraband.
En annan expert förklarade parti för parti övrig last som kontraband: Lådbräder,väggbräder,svarvgods,spolar etc, kimrök - som kan användas för bl.a caouflageändamål och som militär stämpelfärg - klorat & perklorat -som blandat med svavel blir högexplosivt, karbid - ocksså användbart inom sprängämnesindustrin och för svetsning av krigsfartyg på örlogsvarven ,tackjärn och skruvar, allt kontraband. Och därmed var lasten förverkad.

1) först hördes Leutn. z.See Otto Leutloff,f.6.3.18,Prisofficer på jagaren " Theodor Riedel".

" Wir kamen von der Norwegischen Küste.Der Zerstörer "Paul Jacobi" fuhr vor uns her. Klares Wetter mit erheblichem Eisgang. Gegen 11.30 Uhr kamen uns3 Dampfer entgegen.Der "Paul Jacobi" musste,obwohl er bereits ausserhalb der Schwedischen Hoheitsgewässer fuhr, noch etwas nach süden abdrehen um nde Damfer "Bohus" anzuhalten.Wir fuhren aud den Fampfer "Start" zu .Ich ging mit dem Verkehrsboot an bord des "Start" und inzwischen fuhr der "Theodor Riedel " auf das dritte Schiff, das ms "Buenos Aires" zu. Dieser versuchte durch eine wendung von 90 grad gegen Land zu steuern ,wurde aber noch ausserhalb der Hoheitsgewässer angehalten. - Als ich von " Theodor Riedel" abgesetzt wurde,befand sich der Zerstörer 200 meter von der "Start" entfernt.Von dem Dampfer "Start" aus konnte ich optisch den Zerstörer nicht mehr erreichen. Er gab mir die Position durch Bninkspruch herüber. Der Leuchtturm Hållö befand sich in Rw 70° in 6 Seemeilen entfernung. Als mir die Position von der "Theodor Riedel" herübergebeben wurde war ich von der Zerstörer 300-400 meter entfernt. Der Kapitän der Start hat bei der anhaltung nicht protestiert,sonder erst

BOHUS 19.2.40

hinterher Gesprächsweise in der Messe. Ich habe diesen protest als unberechtigt abgelehnt. Wir hatten an dem gleichen Tage 30 Dampfer passieren lassen, weil sie innerhalb des Hoheitsgebietes fuhren. Die Bücher des Dampfers Start waren den Schiffsbesatzung auch noch nach der aufbringung für eintragungen zugänglich. Sie sind erst in Deutschland beschlagnahmt.

2) Korvettenkapitän Hans Georg Zimmer, f.10.5.01.

Kommandant des Zerstörers "Paul Jacobi." Ich habe den Dampfer Bohus an gehalten. Es war klares, kaltes Wetter und Sonnenschein. Wir hielten uns nach möglichkeit ausserhalb der Hoheitsgrenzen. Diese sidn in unseren Karten eingetragen. Der D. "Bohus" lag noch weiter ausserhalb der Hoheitsgrenze als unser kurs. Wir mussten daher auf den "Bohus" zu nach Seewärts abdrehen. Wir haben an jenem Tage eine ganze Reihe von Dampfern ausgelassen, weil sie wahrscheinlich in der nähe der Hoheitsgrenze fuhren.Die Eisschwierigkeiten waren erheblich.Einige Dampfer sind stecke geblieben.

3) Starte befh, kapten Sahlén, hörd med tolk:

Die in den Büchern eingetragene position ist durch Kreuzpeilung ermittelt. Ich habe selbst die Peilung Auf Hållö kontrolliert. Um 1 Uhr hat auch der I. Steuermann Larsson Hållö angepeilt. Die Peilung ist durch den 2. Steuermann Stenberg ~~ausgeführt~~ ausgeführt. Wegen den Radierungen in dem Loggbuch bemerke ich: Stenberg hat wahrscheinlich zunächst versucht, die eintragung auf eine Zeile zu bringen und das nachträglich geändert. Radierungen sind übrigens auch sonst in der Loggbuch vorgekommen. Die Peilungen waren durch Handpeilungen mit hilfe der Kompasse vorgenommen. Als wir den allgemeinen kurs entlang der Küste hatten,befand sich Bohus gerade voraus. Buenos Aires lag vom uns aus südlich und östlich in etwa 1½- 2 Meilen entfernung. Ich muss zugeben, das die Peilung auf Måseskär Nautisch keinen wert hatte. Die eintragungen in der loggbuchkladde finden regelmässig mit Bleistift statt. Solche eintragungen werden auch von Schwedischen Seeämtern anerkannt.

4) Bohus 2e styrman Jönsson:

Ich habe die Peilungen vorgenommen und auch die letzten eintragungen in der Loggbuchkladde stammen von mir. Ich habe ihr ergebnis bei Wachende um 12 Uhr eingetragen. Bei der anhaltung habe ich keine position genommen. Die letzte position die ich genommen habe war um 11.10 Uhr. Damals befanden wir uns ausserhalb der Hoheitsgewässer. Deshalb habe ich anschliessend einen kurs genommen der wieder in das Hoheitsgewässer zurückführte. Die letzte festgestellt position ist durch 4-strickpeilung ermittelt. Von da aus haben wir N/20 und NNO gestuer jedenfalls nicht nördlicher. Nach der anhaltung konnte ich keine po-

BOHUS 19.2.40

sition mehr nehmen.Das wäre die sache des Kapitäns gewesen,der auf der Brücke war. Ich war der festen meinung,dass wir bei der anhaltung innerhalb der Hoheitsgewässer waren.~~Der Dampfer befand sich damals an~~ Der Dampfer "Start" befand sich damals an unserer STB-seite.

Der Reichskommissar: Begärde att Bohus med last skulle " entschädigungslos eingezogen werden."

Dr jur Baur: begärde frigivning.

Prisenhof drog sig tillbaka för överläggning.

URTEIL

Der in ausübung des Prisenrechts aufgebrachte Schwed.Dampfer Bohus sowie seine gesamte aus 52 Partien Stückgut bestehende Ladung werden zugunsten des Deutschen Reiches eingezogen. Die seitens der beteiligten erhobenen Freigabe- & Entschädigungsansprüche werden als unbegründet zurückgewiesen.

Sodann wurde die Verhandlung geschlossen.

An
Schwedischen Dampfer "Bohus."

ÜBERGABE-VERNANDLUNG

Betr.: Schwe. D. "Bohus" von Göteborg.
Kapitän Ågren - Vertreter II Steuermann Joensson.

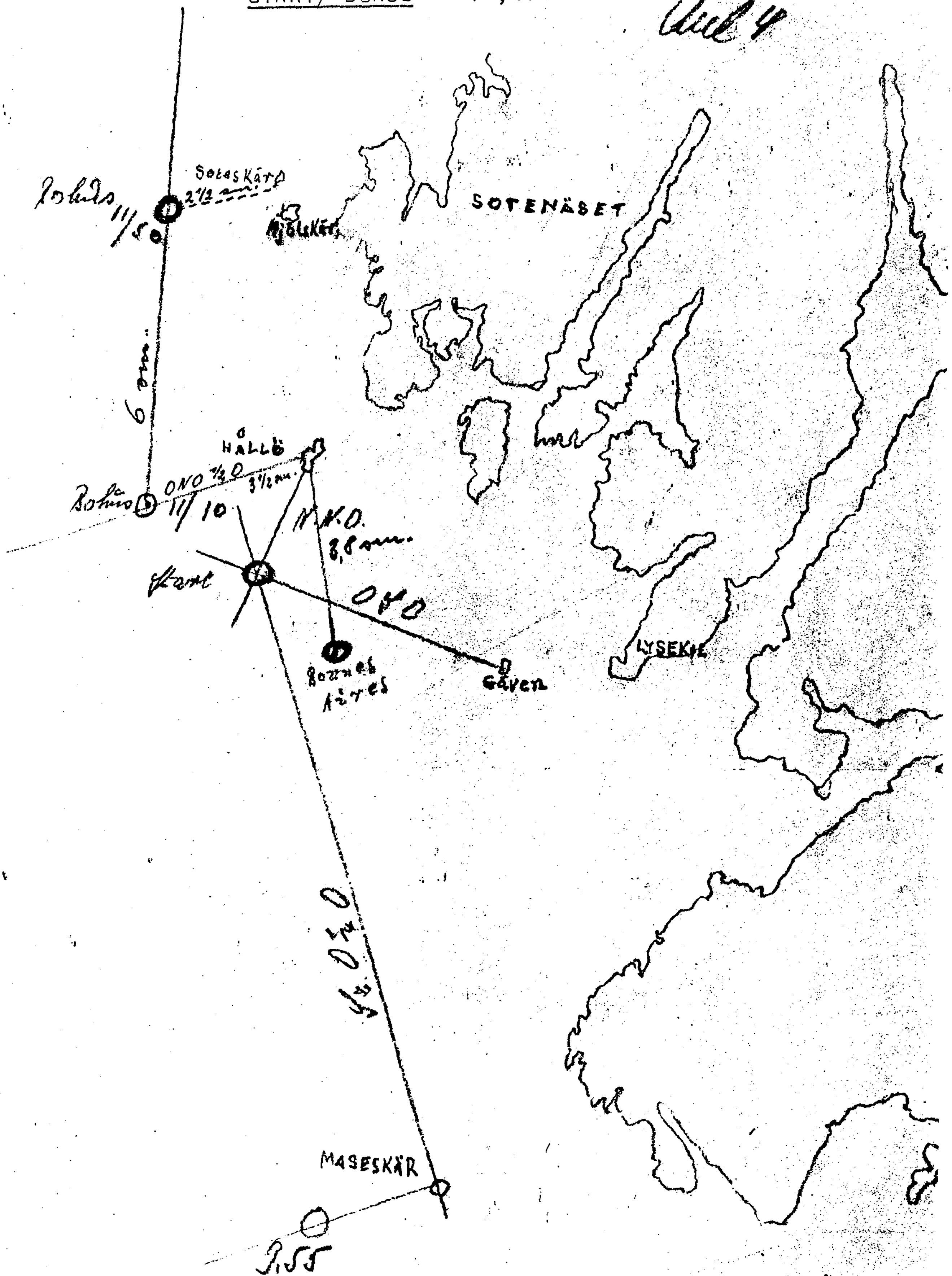
Im anschluss an die besprechung auf der Kriegsmarine Dienststelle am Dienstag, dem 16.7.1940, hat Heute die übergabe-Verhandlung über das Inventar anbord des im überseehafen Bremen liegenden D. Bohus stattgefunden.

Zugegen waren:
II Steuermann Joensson,im vertretung des Kapitäns Ågren des D.Bohus.
Herr Aust - Vertreter des Schwed. Konsulats in Bremen und verteidigter Dolmetscher der Schweischen Sprache beim Seeamt Wesermünde.
Herr Reinecke - Von der Schiffsmaklerfirma G.Scholle als Vertrauensmakler der Kriegsmarine Dienststelle und gleichzeitiger Vertreter der Heimatreederei.

Nachdem das vorhanden sein des Inventars u. der Schiffsausrüstung abgeshen vom Proviant,der durch die Verpflegung anbord verbliebener Schiffsoffiziere während der liegezeit des Schiffes im Hafen eine entsprechende minderung erfahren hat -
auf grund der Bestands- u. Inventarlisten durch eingehende prüfung von dem beauftragten Vertrauensmakler der K.M.D Bremen - Firma Carl Scholle-

START/ BOHUS 19,2.40

Bil 4



BOHUS 19.2.40

festgestellt worden ist,übernimmt die Firma Carl Scholle durch Herrn Reinecke vom Steuermann Joensson - Vertreter des Kapitäns Ågren - das Inventa des Schiffes in vorgefundenem zustande.

Die übernahme erfolgt Heute, am 16 Juli 1940 - 16.30 Uhr.

Der übergebende:	Der übernehmende:
B.E.Jönsson	E.Reinecke
2e styrman	Maklervertreter

((Denna handling översändes 17.7.40 av konsul Kellner i Bremen till Berlinbeskickningen som sände den vidare till UD som 27.7 sände en kopia till SKN.))

Assurans Kasko

SKN 29.6.40 till rederiet 700.000:- kr för totalförlust.
SKN 5.6.42 t. rederiet för tvångsuppehåll febr-april 40 kr 17082:92
SKN till Dr Baur, ~~MaxxDafklein~~ mm vid Prisenhof utbetalat 11.515:39

Eget Historik

Lastångare på 1762 brton byggd 1922 vid Ouse Shipbulding Co i Goole av stål (Ex Terne, Severoles) L 80,1 B. 12,2 Tillhörig red AB Bifrost (Jarl R.Trapp) i Göteborg. Inköpt juni 1939 från det Norsk-Russiske D/S A i Bergen som 1924 inköpt Terne från Bergenske Lloyd i Bergen för vars räkning hon byggts 1922. Systerfartyg till Start som uppbringades samtidigt med Bohus 19.2.40 och som likaså krigsförliste senare. Som Gerrit Fritzen av Stettin, redad av Joh. Fritzen & Sohn, sänktes Bohus den 12 mars 1945 av allierat flyg i Fehmarn Bält.

START 19.2.40

TRE SVENSKA FARTYG KAPADE PÅ SVENSK VATTEN VID HÅLLÖ FYR AV TYSKA JAGARE

Rapport

Avgick Göteborg sön 18.2.40 kl 08 desitnerad till Thames via Bergen för konvoj. Rumslast av 1960 ton torr kemisk massa. 150 ton bunkers. 20 ombv Djupg F 17′- A 17′3″. Uppbringad tis 19.2 kl 11.40 2½ sjömil från Hållö fy av tyska jagare. Skeppsdagbok och loggkladd beslagtagna. Lugnt. is, mycket klar luft med hägringar. Fartyget tvingat gå till Bremerhaven. Fartyg och last förklarade konfiskerade den 6.4.40

Befälhavarens rapport

Sön 18.2 kl 08 avgått från Göteborg med assistans av hamnlost, 2 bogserbåta och med svensk sjölots och norsk kustlots ombord. Issvårigheterna vbro stbåra. Vid Klippan lämnade hamnlotsen och bogserbåtarna och resan fortsattes i uppbrutenm men hoppackad isränna till Vinga där sjölotsen lämnade. Sjölotsen hade order från lotskapten att lotse endast till Vinga. Resan fortsattes i tät snötjocka samt i svåra isar. Under eftermiddagen klarnade vädret och fartyget navigerades i öppna råkar i närheten av lar Längre ut från land voro isförhållandena sämre. I skymningen befann sig fartyget c:a 1& sjömil från Pater Nosters fyr och lades stilla i en öppe råk eftersomingenöverblick längre kunde erhållas i mörkret av isråkarna.

Mån 19.2 I dagningen fortsattes resan. Navigerat i öppna råkar och genom svag is i närheten avland så mycket detta sig göra lät. Lugnt väder och mycket klar luft med hägringar. En del fartyg siktades fastfrusna i isen ute till havs. Ungefär kl 11.40 siktades en annan ångare, Bohus av Göteborg, rätt förut ligga stilla tvärs den ursprungliga kursen och med rusånga. Avståndet till Bohus var c:a 5′. Intill fartyget sågs en hägring vars färg flöt tillsammans med isens men som senare antogs vara en örlog man. Start låg då strax utanför Hållö fyr. Kursen ändrades omedelbart rätt mot land. Plötsligt siktades en jagare tätt om BB något för om tvärs Färgen på jagaren, isen och det snöhöljda landet flöt tillsammans, varför jagaren först var svår att urskilja. Den hade signaler hissade att våra maskiner omedelbart skulle stoppas. Des nationalitet kunde då ej fastställas emedan flaggan var svart av rök. Kanonerna var riktade emot oss. Starts maskin stoppades. Jagaren visade sig vara tysk och prismanskap satt snabbt ombord och dessa utposterades runt fartyget och på kommandobrygga Fartygets papper beslagtogs omedelbart och befh förhördes av löjtnanten angående resan. Enligt 2e styrman krysspejlingar befann sig Start c:a 2½ sjömil från Hållö. Prislöjtnanten framlade ett papper för befh för underskrift att densamma ej hade något att andraga gentemot uppbringningen eller behandlingen. Befh vägrade att påskriva detta intyg och framhöl

START 19.2.40

att fartyget befann sig c:a 2½ sjömil från land och sålunda inom svenskt vatten. Löjtnanten skrev då ut ett nytt papper i vilket befälhavarens protest infördes varefter befh underskrev detsamma. Den medföljande norske kustlotsen förklarade bestämt att Start befann sig innanför 3-milsgränsen och att han var villig att intyga detta. Befh utskrev ett sådant intyg vilket lotsen utan tvekan underskrev. Ytterligare en jagare passerade och styrde söderöver mot ms Buenos Aires av Stockholm som prejats och stoppats av den första jagaren. Livlig signalverksamhet försiggick mellan oss och jagarna samt dem emellan. Buenos Aires låg söder om oss och vi fick order att styra ner mot Buenos Aires. Efter en stunds väntan där gavs order att vi skulle följa Buenos Aires och kursen sattes mot Hirtshals på danska landet. Fartygen fastnade ett flertal gånger i den svåra isen ute till havs. Vid 15-tiden anlände ett svensk flygplan. Fartygen befunno sig då c:a 8 sjömil från Hållö. Planets besättning vinkade åt oss att styra mot land men sedan befh hopsamlat en del av prismanskapet på bryggan väl synligt från planet förstod dess besättning siutationen och vinkade farväl. Då isen ej kunde forceras sattes kurs norrut mot Norge och vid 23-tiden ändrades densamma till 8 sjömil rv Hanstholmens fyr å danska landet. Resan fortsattes utefter Jyllands västkust mot Tyskland.

Ons. 21.2 efter att lots erhållits vid Helgoland ankrades fartyget upp utanför Wesers mynning på grund av skymning.

Tors 22.2 i dagningen lättades ankar ochresan fortsattes till Bremerhaven med ankomst dit kl 12.15. Efter ankomsten kom ett flertal högre marinofficerare ombord och anställde förhör med befh.

Fre 23.2 Befh, 1e styrman och 2e styrman på e.m kallade iland till ett längre förhör inför Marinmyndigheterna.

Lör 24.2 - tis 12.3 kvarlegat i Bremerhaven.

Ons 13.3 På order av Marinmyndigheterna avgick Start på f.m till Bremen och anlände dit kl 17.

Mån 18.3 Däck- och maskinfolket avmönstrats och hemsänts.

Tors 21.3 2e styrman och kocken avmönstrats och hemsänts.

Tors 4.4 erhållit order att lasten skulle börja lossas följande morgon. Emedan konossementen ej presenterats anhöll befh att Marinmyndigheterna skulle avge ett skriftligt utlåtande om att lasten konfiskerats.

Fre 5.4 Befh erhöll ovan nämnda skrivelse från Marinmyndigheterna vari meddelades att lasten var konfiskerad enligt Prisdomstolens beslut av den 25.3.40. Lossningen tog sin början. Befh erhöll order att inställa sig kl 10 f.m den 6.4 hos Marinmyndigheterna.

Lör 6.4 kl 10 f.m inställde sig befh, konsulatsekreterare O. Aust -som tolk- en person från mäklaren och en person från Marinens mäklare hos Marinmyndigheterna. Efter ett kortare förhör delgavs befh prisrättens beslut

START 19.2.40

att fartyget och dess last konfiskerats, oaktat huvudförhandlingen inför prisrätten i Hamburg ej förevarit. En skrivelse upprättades vari bestämdes att befh skulle överlämna fartyget med inventarier tisdagen den 9 april , att befh och besättningen ej kunde göra anspråk på att få stanna ombord och att befh, innan sin hemresa,förpliktade sig att inställa sig inför prisrätten i Hamburg.

Tis 9.4 kvarvarande besättning avmönstrats . Tyska myndigheter genomgick fartygets inventarier och fartyget överlämnades till Tyskland kl 16.00

Göteborg 22.4.40
Åke Sahlén
Befh

Crew list

Befh Åke Gunnar Yngve Sahlén, Kolonigatan 3,Göteborg ,27.5.04 i Karlsborg Fört Start sedan 1937.

1e styrman Axel E.Larsson, Bohus, 16.11.77 i Ystad (5½ månad ombord)

2e styrman Erik Wilhelm Stenberg,Stampgatan 58,Göteborg, 17.2.97 Sthlm (Påmönstrat 6.2.40)

Chief Tage Axelsson, Ringgatan 4,Kalmar, 13.3.06 Fliseryd

2e maskinist Emil Frost, Majorsgatan 18, Malmö, 20.12.78 i Malmö (5 år omb

Steward Gustaf Lundh, Stallgatan 17,Halmstad,25.september 1885 i Falkenber

Kock Ingmar Lundh, Repslagaregatan 10, Halmstad,5.11.15 i Halmstad.

Mässuppassare Johan Myrbäck, Sommarhemmet,Uddevalla, 2.10.23 Uddevalla

Matros Henry Åsen,Pernoss,Svindal,Norge, 6.1.16 i Svindal

Matros Kristen Karlsen, Åsli, Raade,Norge, 24.6.06 i Raade

Matros Reidar Karlsen, Nordbynes, Tromsö, 24.7.08 i Nystad

Matros Anton Gabrielson, Köpmansgatan 14,Göteborg, 28.5.92 Göteborg.

Lättmatros Kjell Öberg, Myckling, Själavad, 9.3.21 i Styrnäs

Jungman Evert S.Svenson, Waksalagatan 40a,Uppsala, 5.10.16 i Uppsala

Eldare Holger Meuller, Lilla Fredsgatan 18,Halmstad, 16.3.11 Brunnby

Eldare Tage Lundblad, Vegagatan 38,Göteborg, 17.6.11 Gtbg

Eldare Gunnar Eliasson, Storsand,Hurum,Norge, 15.5.11 Näsing

Lämpare Per Skog, Fallgrensgatan 7, Karlstad, 28.5.02 Karlstad

Maskinelev Abraham Altin, Åsmon, 24.5.16 Åhs, Åsliden

Sjöförhör i Göteborg mån 29.4.40 kl 14

Sjökapten Magnus Lundberg & hamnkapten Sven Lundmark
För SKN jur.kand. Jan Otto Modég.

Befh Sahlén: Lasten bestått av 2 partier från samma avlastare förmodligen ställda till en och samma mottagare i England men bådas namn obekanta för befh. Den 10.4 hade befh i Hamburg förhörts dels inför en polisdoma och dels av Marine Dienststelle. Förhöret stnograferades och tolk hade

STARTT 19.2.40

ställts till förfogande genom marinen. Efter förhörets slut hade befh fått underteckna en handling,upprättad av prisdomaren,i vilken befälhavarens uppgifter antecknats ävensom ett uttalande av prisdomaren att lasten vore kontraband och att Start uppbringades omkring 1½ sjömil utanför svenskt territorialvatten.

1e styrman LarssoN, Vid förhören i Bremerhaven tilfrågats huruvida Buenos Aires legat mellan Start och land vilket 1e styrman bejakat. Buenos Aires hade emellertid legat söder om Start och svenska kusten gör där en inbuktning varför Buenos Aires legat längre från sitt närmaste svenska land än Start från sitt närmaste svenska land.

2e styrman Stenberg: Medan jagaren legat alldeles intill Start tagit en krysspejling på Hållö och Gävens fyrar,som visat att Start låg 2½ sjömil utanför Hållö.Buenos Aires låg söder om Start och något mera i ostlig riktning. Kunde ej ange hur långt från närmaste land som Buenos Aires legat .

2e maskinisten Frost: Fått order i maskin att sakta farten vid uppbringningen. Gått upp på däck och fått se jagaren alldeles i närheten av Start.Sedan farten nedskatats hade 4 man från jagaren kommit ner i åx maskinrummet för att hålla vakt där. Frost fortsatt sin vakt som vanligt.

(Protokollet påskrivet i rödpenna:" Avföres den 20.5.40. Ej sjöförhörsfall. BoB.")

Start: se även Bohus & Buenos Aires för vittnesmål.19.2.40

UD H- 1362

Telegram Berlinbeskickningen till UD 23.2.40

9 Konsulat Bremen meddelar svenska ångf. Start från Göteborg maeklare Borlind,Bersen & co resa Göteborg-London cellulosa uppbringad infoerd Bremerhaven =Richert

Red AB Thetis,Gtbg 24.2 i brev till UD.

...Vi anhålla vördsamt att kungl.UD inlägger protest i Berlin och gör framställning om ångarens frigivande.

Konsul Ernst C.Kellner,Bremen 23.2 i brev t. Berlinbeskickningen.

Start. ....Dieser Dampfer ist mit Cellulose beladen,also Bannware. Er ist daher auch mit der Reichskriegsflagge ~~eingefahren~~ versehen eingefahren und gilt als Prise. Sie will als Makler die Firma C.C.H.Bösch,Bremerhaven, nennen.Die Vernehmung des Kapitäns des Dampfers "Start" ist heute freitag nachmittag,und ist auch mein Sekretär Herren Otto Aust bei dieser Vernehmung

START 19.2.40

anwesend. Es ist anzunehmen dass die Ladung beschlagnahmt wird.Ob auch der Dampfer beschlagnahmt werden wird,konnte ich nicht erfahren.Der Kapitän schien selbst anzunehmen,dass seine stellung ziemlich hoffnungslos sei,da er Bannware geladen habe, was er natürluch wusste. Seine konnossemente lauten von Göteborg nach London. Er erklärte,er hätte nach Bergen fahren wollen,aber das Kononssement wird natürlich von den Deutschen Marinebehörde als massgebend betrachtet. Der Kapitän hat die Reederei heute telegrafisch unterrichtet,

Bremen 23.2.40
Ernst C.Kellner
Konsul

Konsulatsrapport om förhöret med Starts befh 23.2.40
inför Kriegsgerichtshof Bremerhaven.

An den Ka-itän wurden dieselben Fragen gerichtet wie bei der Buenos Aires berichtet.Der Kapitän behauptete, er sei 2½ Meilen von der Schwedischen Küste entfernt aufgebracht worden. Er wurde dann gefragt,ob er ausserhalb von dem Buenos Aires lag oder mehr zum Lande,worauf er zugab,dass er weite nach draussen gelegen habe. Er wurde gefragt welche route er zu fahren gehabt hätte,worauf er erklärte,er sollte in Schwedischen u. Norwegischen Hoheitsgewässern nach Bergen fahren und von dort mit einem Englischen Geleitzug nach England und London. Seine ganze Ladung bestand aus Papiermasse. Auf die Frage des Vorsitzenden warum er mit solchem Material und nach dieser Bestimmungsstation führe, erklärte er,dass er den Anweisungen seiner Reederei zi folgen habe,und dass er den auf Geldverdienen angewies sei. Der Kapitän hat sofort nach der beschlagnahme einen Protest eingebracht,da er der meinung war, dass er innerhalb der Schwedischen Hoheitsgewässer beschlagnahmt sei. Die Peilungen sind geschätzt worden, da sie infolge des Eisgangs kein Logg auswerfen konnte. Der I.Offizier ist auch vernommen worden und hat dasselbe gesat wie der Kapitän.

Bremen 25.2.40
Ernst C.Kellner

UD i brevtll Red AB Thetis,Sthlm 2.3.40

...Därest platsen för uppbringningen inte kan utredas tillfredställande från svensk synpunkt, torde prisrättsförfarande vara att emotse beträffande fartyg och last,enär lasten i sin helhet bestod av absolut krigskontband. Jag utgår ifrån att ni underrättat SKN i saken. Enligt uppdrag

N.Ståhle
1e sekreterare

Red AB Thetis,Gtbg 7.3 i brev till UD

Vi ha idag haft tillfälle diskutera Starts uppbringning med den morska kustlotsen Otte Pallesen som befann sig ombord vid tillfället ifråga.

START 19.2.40

Den norske lotsen meddelade att Start uppbringades vid 12-tiden måndag 19 februari i höjd med Hållö fyr och enligt hans såväl som befälhavarens och 1e styrmannens åsikt inom svenskt territorialvatten. Innan uppbringandet hade fartygets position konstaterats genom krysspejling som journalförts. Den norske lotsens uppfattning om läget vid uppbringningen har felgivits kapten Sahlén på Start skriftligen i 2 ex. Med anledning av Starts läge i förhållande till Buenos Aires, meddelar den norske lotsen att Start låg högst obetydligt västvart från Buenos Aires.

Bilaga, asvkrift av lotsens intyg.

Undetrecknae Norsk kustlots, Otto Pallesen, intygar härmed att svenska ångaren Start av Göteborg uppbringades av två Tyska jagare innanför den svenska 3-milsgränsen vid Hållö fyr den 19.2.1940.

I sjön den 19.2.40
Otto Pallesen
Kustlots, Stavanger.

Svenska marinen inkopplad

12.3.40 meddelade konsul Kellner i Bremen till Berlinbeskickningen att Start och Bohus enligt Marineleitung kommer att föras till Bremen, tydligen i och för lossning. - UD tillskrev 13.3 CM och begärde upplysningar somkan belysa positionsfrågan (Se Bohus.) Red AB Thetis i Göteborg sände 15.3 till UD en samma dag från Starts befh erhållen däcksrapport nr 3 av vilken framgick att Start uppbringades 2½′ utanför Hållö fyrplats, d.v.s innanför 2-milgränsen. (Original se UD Hp 22 Ab)

Rapport till UD 26.3 från Hamburg

Generalkonsulatet i Hamburg, Stridbeck, insädde 26.3.40 till UD en rapport från Starts befh som följer journalutdraget (se sid 1) Avslutningsvis heter det :" Vid 15-tiden 19.2 då fartyget befann sig c:a 8 sjömil utanför Hållö anlände ett svenskt jaktplan vars besättning genom åthävor uppmanade oss att vända. Då vår situation senare blev klar för dem vinkade de adjö. Fartyget var då under prismanskap varför befh förhöll sig passiv, undrande varför rekognoseringar ej gjorts tidigare på dagen. Vädret härför var synnerligen vackert. Fartyget dirigerades utefterden Danska västkusten. Den Tyske prislöjtnanten framlade efter uppbringningen en skrivelse till befh att intet anspråk gjordes gentemot uppbringningen eller prismanskapets uppförande. Befh nekade att skriva under pappret och pointerade att fartyget varinnanför den svenska 3-milsgränsen vid uppbringandet. Löjtnanten avfattade härefter en ny skrivelse i vilken befällhavarens protest medtogs. Den 22.3 kom Start till Bremerhaven.

Bremen 20.3.40
Sahlén
Befh

(3.4.40 UD tillskrivit advokat Henriques i SKN (Se Bohus))

START 19.2.40

Konsul Kellner, Bremen 6.4.40 i brev till Berlinbeskickningen meddelat att inte bara lasten utan även fartyget "beschlagnahmt worden ist." Lossningen av lasten inletts på e.m 5/4 i überseehafen, Bremen. Bifogat följande

VERHANDLUNG IN SACHEN DAMPFER START

KRIEGSMARINE DIENSSTELLE BREMEN 6.4.40

Vid förhandlingarna närvoro Kapitänleutnant Thye för K.D.M.Bremen som protokollförare satm kapten Sahlén från Start, sekr. Aust från konsulatet Herr Parchmann från Carl Scholle (mäklaren) och herr Kaufmann från Herm Davelsberg Schiffsmakler.Bremen, förtroendemän för KMD.

Starts befh trätt fram och sagt aus:

Mir ist heute durch den Beauftragten der Kriegsmarine Dienststelle Bremen Kapitänleutnant Andreas Thye, folgendes bekanntgegeben:

1) Gemäss beschluss des Prisenhofes Hamburg vom 23.3.40 Aktenzeichen PHH/E 58/40, ist die einziehung von Schiff und Ladung "Start" mit bestimmtheit zu erwarten, und es wird daher bereits jetzt über Schiff und Ladung verfügt. Kapitän und Mannschaft heban keinen Anspruch auf weiteres verbleib an bord und werdeb daher in die Heimat entlassen.
2) Es ist mir aufgetragen mich vor antritt der Heimreise beim Reichskommissar beim Prisenhof Hamburg, Hamburg 36, Oberlandesgerichtsgebäude, zu melden. Ich werde vor antritt meiner Reise nach Hamburg die Kriegsmarine Dienststelle verständigen lassen.
3) Mir ist bekannt dass ich mein Schiff mit Inventar in Ordnungsmässigem zustand nach den aufgestellten Inventarlist der Beauftragten der Krieg marine Dienststelle Bremen, der Schiffsmaklerfirma Herrm. Davelsberg Bremen zu übergeben habe. Als übergabetag ist det kommende diensttag der 9.4.40, vereinbart. Ich werde dann die Besatzung abmustern und denke, am Mittwoch die Heimarteise antreten zu können.
4) Es ist mir aufgetragen mich für die Hauptverhandlung vor den Prisenhof Hamburg (voraussichtlich ende April anfang Mai) bereitzuahlten. Für die zustellung meiner Zeugenladung gebe ich folgende Anschrift an: Gothenburg - Schweden - Kolonigatan 3. Die Anschrift meiner Reederei ist Red AB Thetis, Hertzia, Gothenburg.

Der inhalt der vorstehenden Vernehmung ist mir durch den Vertreter des Schwedischen Konsulats in Bremen nochmals in Schwedischer übersetzung vorgelesen. Ich erkenne meine Aussage als richtig an und werde auftragsgemäss handeln.

(Übergabehandlung 9.4.40 se sid)

==================

START 19.2.40

Konsul Kellner 10.4.40 till Berlinbeskickningen i brev.

omtalat att Start igår den 9.4 kl 16 übergeben worde. Det Kapitän mit der Mannschaft wird Heute nachmittag die Heimreise über Hamburg antreten, allerdings wird sich der Kapitän allein noch einen Tag in Hamburg aufhalten weil eine besprechung mit der Reichskommissar des Prisnehofes vorgesehen wird." (11.4 meddelade Kellner att Hollandias besättning nu avrest till Sverige).

Red AB Thetis, Göteborg 10.4.40 till SKN SKNEIII 169

Vi hänvisa till vår telegramväxling den 8 ds och kunna nu meddela att dag ytterligare ett telegram ingått från Bremen, avsänt igårkväll, av följande lydelse: "Alle reisen morgen nach Hause. Kapitän erst nach Prisenhof Hamburg. " Vi tolke därför detta så att prisrätten igår för-gat över fartyget samt att alla kvarvarande hemresa inklusive kaptenen som först inställer sig i Prisrätten Hamburg.

Berlinbeskickningen t. UD i brev, Berlin 13.4.40 UD H-1362

Meddelat UD att beskickningen hos legationsrådet Lohmann i Auswärtiges Amt gjort en framställning om frigivning av Start under framhållande att den norske kustlotsen intygat att uppbringningen skett på svenskt vatten. Härvid bifogades lotsintyget översatt till tyska och Starts kaptens redogörelse för uppbringningen den 19.2.40.

Red AB Thetis, Gtbg 15.4, i brev till SKN SKNEIII 169

bekräftat att Start med last beslagtagits, närslutande ab kopia av över-ätelsehandlingen (se nedan). Start överlämnades tis 9.4.och samtliga inkl befh är nu hemresta.

ÜBERGABEVERHANDLUNG

Schwedischen Dampfer "Start."

Im anschluss an die Verhadlung auf der Kriegsmarine Dienststelle Bremen am Sonnabend 6.4.40 (Se sid _) hat heute die übergabe-verhandlung an bord des im überseehafen zu Bremen liegenden Dampfer Start stattgefunden, bei der zugegen waren:

Herr Kapitän Åke Sahlén - Kapitän des Schwed. D. Start.
Harr Aust -Vertreter des Schwed. Konsulats in Bremen.
Herr H.Parchmann Von der Schiffsmaklerfirma Carl Scholle, als Vertreterin der Heimatreederei des Dampfers Start.
Herr Kaufmann Von der Schiffsmaklerfirma Hermann Favelsberg, Bremen Vertrauensmakler der K.M.D.
Herr Jünemann Von der Schiffsmaklerfirma Hermann Favelsberg, Bremen.

Nachdem die richtigkeit des Inventars und Schiffsausrüstung - abgesehen

START 19.2.40

von Proviant, der durch die verpflegung der Mannschaft während der liegezeit des Schiffes auf der Weser eine entsprechende minderung erfahren hat-aug grund der Bestands -& Inventarliste durch eingehende Stichproben von dem Beauftragten der firma Herm.Davelsberg festgestellt worden ist, übernimmt die Firma Herrm. Davelsberg als Beauftragter Makler der Kriegsmarine Dienststelle durch Herrn A.Kaufmann von Herrn Kapitän Åke Sahlén das Schif mit Inventar in ordnungsmässigem zustande.
Die übernahme erfolgt Heute, am 9 April 1940 , 4 Uhr nachmittags.

Der übergebende: Der übernehmende:
Åke Sahlén A.Kaufmann

((I en liknnade handling,daterad Bremen 5.4.40, underrättades Starte befh av K.M.D Bremen att " gemäss beschluss des Prisenhofs Hamburg vom 23 März 1940 die Gesamtladung des D. Start, bestehend aus trockener Chemischer Holzmasse, auf grund der Deutschen Prisenrechtlichen Bestimmunge ohne Konnossemente gelöscht wird. Im auftrage A.Thyr. "

((Prisenhofsförhandlingarna: se Bohus 9.4.40))

Rechtsanwalt dr Baur,Hamburg 25.7.40, skrev till SKN

... In den Gründen lehnt der Prisenhof unseren Einwand ab,dass Dampfer Start innerhalb des Schwed. Hoheitsgewässer aufgebracht ist. Er Stützt sich dafür zunächst auf den Prisenbericht des Zerstörers "Theodor Riedel" wonach die aufbringung des D. Starts auf 58° 18,5′N. breite und 11° 3′Ö. länge stattgefunden hat ,sowie auf die eidliche aussage des Korvettenkapitäns Böhmig in Bremen am 24.2.40,wonach Start auf das Signal des Zerstörers um 11.57 Uhr in der position Hållö rw.70° 6 Seemeilen ab gestoppt hat, während er sichin etwa 500 meters abstand am STB-seite des mit südkurs fahrenden Zerstörers befand. Diese angaben stehen in scharfen Widerspruch mit dem ergebniss der Kreuzpeilung , die aud Dampfer Start zur Zeit der Anhaltung gemacht ist und einen abstand von etwa 2½ Seemeilen vom Hållö ergibt. Der Prisenhof erwägt zunächst dass die beiden gemenisam operierenden Zerstörer "Theodor Riedel" und "Paul Jacobi." etwa 30 Handel schiffe unbehelligt hätten passieren lassen,woraus sich die gewissenhaftigkeit der Kommandanten ergäbe. (Baur anför fortsättningsvis ytterligare skäl till Tysk misstro mot Starts positionsuppgifter,såväl som de som lämnats av Bohus och Buenos Aires, och slutar med " Ich bitte mich rechtzeitig mit Anweisung zu versehen. Die Berufungsfrist läuft am 24.8.40 ab.

SKNEIII 215 Assurans

SKN 1.7.40 utbetalat 775.000 kr till rederiet
SKN 21.1.41 till Dr G.F.Baur 11.418:45 (RM 6796:29)
SKN 29.5.42 för tvångsuppehållskostnader Febr-april 1940 21.862:49
SKN utbetalat 3600:- för Radiotelefon och radioanläggning (EVII 268)

Egna noteringar

START 19.2.40

Lasten försäkrad i England

Lasten berörde inte SKN eftersom den var föräakrad i England

Jagarna "Georg Riedel " & " Paul Jacobi."

Den jagare, Georg Riedel, som uppbringade Start deltog 22-23.2.40 i en jagaroperation riktad mot engelska fiskebåtar vid DoggerBank, "Unternehmen Wikinger", som blev ett katastrofalt fiasko genom att Heinkelplan som inte fått underrättelse om denna operation ,angrep jagarna Leeberecht Maas, Max Schultz, Richard Beitzen, Theodor Riedel,Erich Koellner och Friedrich Eckoldt. Efter 3 bombträffar sprängdes Leeberecht Maas av nyutlagda Brittiska minor liksom Max Schultz och båda jagarna sjönk men nästan hela sin besättning. Från Leeberecht Maas räddades endast 60 man - Den 7.4.40 löpte Georg Riedel ut i Kriegsschiffsgruppe 2 i Unternehmen Seelöwe och deltog i besättandet av Trodnheim. - 1942-43 var jagaren stationerad i Nordnorge och deltog i angrepp på Murmanskkonvojerna och den 8-9.43 i raiden mot Spetsbergen tillsammans med bl.a Scharnhorst och Tirpitz. - Våren 1945 deltog Georg Riedel under kommendörkapitän Blöse i evakueringen av Baltikum och lämnade 5.5.45 Hela med flyktingar varefter hon togs av Engelsmännen. - Jagaren Paul Jacobi" ,som uppbringade Bohus var också ett tursamt fartyg som överlevde kriget och deltog i evakueringen av Baltikum och de polska brohuvudena våren 1945. Den sista konvojen med 2000 flyktingar kom till Swinemünde strax innan kapitulationen.

Historik

Eget

Ångare på 1767 brton byggd 1922 vid Ouse Shipbuilding CO i Goole av stål. (Ex Cranstone, Spette) L. 80,1 B. 12,2 Tillhörig red AB Thetis (Rudolf Hellberg) i Göteborg. 900 ihkr. Systerfartyg till Bohus som beslagtogs samma dag och på samma plats 19.2.40. Inköpt bov 1932 från England, som ersättning för en tidigare ss Start som förlist i Östra Kvarken. - Under tysk flagg tilldelades fartyget H.Vogemann i Hamburg och fick namnet "Tristan". Hon försågs med lv-pjäser på plattformar för och akter och midskepps och gick i fraktfart i Östersjön. Den 5.2.1943 avgick Tristan från Danzig mot Memel men försvann med hela sin besättning spårlöst ,förmodligen sprängd av en av ryskt flyg fälld magnetmina. Ryska plan fällde vid denna tid varje natt engelska magnetminor i de tyska farlederna i Östersjön och vid Finska kusten och t.ex inloppet till Tallinn måste svepas varje dag. 3 medelstora och 3 mindre tyska fartyg föll offer för dessa minor och finska isbrytaren Sisu och finska ss Dione minskadades.

BUENOS AIRES 19.2.40

KAPAD AV TYSK JAGARE VID HÅLLÖ ,LIKSOM BOHUS & START: MEN SLÄPPTES 3.3

Sammanfattning

På utresa från Göteborg med full last av papper, massa och styckegods desiinerad via Bergen för konvoj till Rio De Janeiro och Buenos Aires kapades Buenoas Aires kxxxxxxx mån 19.2.40 kl 13 utanför Hållö vid Smögen av tyska jagaren "Theodor Riedel" som opererade tillsammans med jagaren "Paul Jacobi". Befh på B.A var Ivar Otto Fredrik Enholm,Stockholm,18.9.88 som övertagit fartyget i Göteborg 19.1.40.Han var sedan 1915 befh i Red AB Nordstjernan, Sthlm. Samtidigt uppbringade de 2 jagarna ss Start och ss Bohus som båda hade laster till England. Alla 3 fartygen beordrades till Bremerhaven och Bohus /Start konfiskerades senare av Prisenhof Hamburg medan Buenoxs Aires, på resa till neutrala hamnar i Sydamerika, tilläts återta sin avbrutna resa den 3.3 via Bergen. Buenos Aires kom sedan aldrig hem mera. Hon kondemnerades efter minsprängning 31.12.40 i Liverpool Bay. Ingen sjöförklaring hölls om incidenten som belyses av följande dokument i UD:s arkiv.

===================================

Befh rapport 26.2.40 till rederiet.

Följande redogörelse skrev kapten Enholm i Bremerhaven 26.2.40 till Johnsonlinjens ombud i Berlin, dir. Adolf Olsson,Hotell Bristol,Berlin.

Sön 18.februari 1940 kl 08.30 avgick Buenos Aires från Göteborg destinerad till Puerto Cabello (VENEZUELA) m.fl Isen var besvärlig och någon gång innanför 3-mils gränsen var omöjlig,varför lotsen lämnade vid Vinga kl 13.50. Fram till kl 20 å forcerades sedan isen.Efter mörkrets inbrott visade det sig omöjligt att finna någon framkomlig väg,varför maskinerna stoppades och fartyget lades bi i isen. Undernatten satte strömmen i NNW riktning och i dagbräckningen mån 19.2 befann sig fartyget långt ut från land.Isen var fortfarand svår att komma igenom.Att styra närmare land var omöjligt,utan de svagaste ställena i isen måste uppsökas för att komma någon vart. Fram emot middage uppnåddes någorlunda isfritt vatten och kursen sattes ut efter isbältet så nära kusten som möjligt. Kl 12 siktades en jagare som præjat en ångare längre ut till sjöss.Jagaren hade en signal uppe, men den kunde icke avläsas genast enär den inte blåste ut riktigt. Under tiden styrdes Buenos Aires ännu närmare land,men det dröjde inte länge förrän jagaren avlossade ett skott och samtidigt upptäcktes att jagarens signal var "WY" , "Stoppa edra maskiner." Maskinerna stoppades ,men som fartyget fortfarande gjorde fart avfyrade jagaren ännu ett skott och några ögonblick senare en hel följd av skott,antagligen från ett maskingevär. Därefter hissade den signalen "AVK" = "skall komma långsides." Kl var då 12.15 och Buenos Aires befann sig 3,8′ från Hållö fyr.Jagaren bordade och ett par officerare kom

BUENOS AIRES 19.2.40

ombord jämte 7 beväpnade marinsoldater ,manskapet även försett med handgranater. Efter att helt flyktigt ha granskat skeppspappren blev jag föelagd en skriftlig order att avgå till Bremerhaven,vilken order jag under protest undertecknade. Därjämte fick jag order att följa de föreskrifter som prisofficeren angav om vilka kurser som skulle styras etc. Kursen sattes rv 330° och senare styrdes olika kurser för att undvika packis. Kl 17 siktades ett svenskt flygplan vilket cirklade runt fartyget och från vilket tecken gavs att vända. Medelst semaforering frågades om fartyget skulle återvända på vilket flygplanet svarade ja. Under tiden detta varade hade maskinerna stoppats och det är möjligt att fartyget då kom ur kursen, i varje fall kan jag ej erinra mig att jag gav order om kursändring,vilket prisofficeren har inrapporterat. Däremot upplyste jag honom att jag erhållit order att återvända,vilket han emellertid nekade mig att göra. Härunder hade flygplanet avlägsnat sig i riktning mot land. - Kl 06.30 den 20.2 passerades Hanstholms fyr. Den 21.2 vid 03-tiden befann sig fartyget i närheten av Helgoland då dånet av ett eller flera flygplansmotorer hördes. Ett par örlogsmän öppnade eld med lv- pjäser och strax därefter föll en flygbomb ner 150-200 meter från fartyget.Hela skrovet skakade men några skdor uppstod inte. Kl 04.40 ankrades c:a 4′ från Helgoland i avvaktan på lots. Kl 07.40 togs lots ombord,ankaret hivades upp och kl 16.40 var fartyget förtöjt på anvisad plats. Detta är i det närmaste allt vadjag skrivit till rederiet angående denna sak,det övriga har egentligen ingen Bkx betydelse för bedömandet av det hela. I för hoppning att detta skall vara till någon ledning tecknar jag Högaktningsfullt

Ivar Enholm

Befh

Telegram Stridbeck,Hamburg till UD 22.2.40

Enligt rapport konsulatet Bremen ms Buenos Aires fran Stockholm infoerd Bremerhaven = Stridbeck.

UD Promemoria 24.2.40

Generalkonsul Stridbeck meddelar per telefon att tyska vederbörande sågo ganska allvarligt på fallet, enär ett svenskt flygplan,sedan tyskt prismanskap satts ombord, sökt lämna Buenos Aires befälhavare direktionsanvisningar,som denne visade tecken på att ämna följa,vilket föranlett den tyske prisofficeren att ingripa. Härtill var jag i tillfälle att meddela - efter samtal med herr Moberg på Johnsonlinjen - att man här haft den uppfattningen att fartyget vid det tillfälle,då det svenska flygplanet anträffade,endast blivit visiterat,enär fartyget,enligt lots uppgift, setts återtaga sin nordliga kur. Stridbeck lovade omedelbart framför den här hysta uppfattningen

BUENOS AIRES 19.2.40

att någon avsikt att ingripa till förhindrande av det tyska prismanskapets instruktioner ingalunda förelegat. Episoden kunde tillskrivas ett misstag rörande det faktiska förhållandet.

Sthlm 24.2.40
Oläsligt namn

Chiffertelegram Stridbeck Hamburg t. UD, ankom 26.2 kl 19.03

14 vid besök hos Prisenhof vederbörande meddelat frigivning Buenos Aires sannolik, men obenägenheten påskynda på grund av flyktförsök vid såväl prejning som senare, Sedvanliga förklaringar lastägare Sydamerika böra lämnas = Stridbeck

---

Konsul Ernst Kellner, Bremen 23.2 i brev t. Berlinbeskickningen.

Der Dampfer Buenos Aires ist ausserhalb Göteborg und ausserhalb der Hoheitsgewässer aufgebracht worden. Es ist dann ein Schwedisches Flugzeug gekommen und hat ihm signalisiert zurückzukommen. Der Kapitän hat eine diesbezügliche Wendung auch vorgenommen um zurückzukehren, jedoch hat der Prisenoffizier ihn gezwungen nach Bremerhaven zu fahren. Diese haltung des Kapitäns wird als etwas belastendes angesehen. Er selbst schiebt sein Richtungsmanöver auf die ungünstigen Eisverhältnisse, die ihm dazu gezwungen hätte. Die Deutschen Marineoffiziere waren von grösster höflichkeit und zuvorkommenheit gegen mir gegenüber. Ich habe mit einem Offizier der Kriegsmarine Dienststelle, zusammen mit meinem Sekretär Herrn Aust, dem Kapitän Persönlich aufgesucht. Derselbe hat die Reederei vermittels eines genehmigten Telegrams von seiner einbringung unterrichtet und die Reederei gebeten, die Angehörigen der Mannschaft zu benachrichtigen. Der Kapitän wird einen Protest einreichen. Anbord sind 37 Mann. Am Heutigen Tage findet eine Vernehmung des Kapitäns in der K.M.D Wesremünde um 10 Uhr statt. - Der Kapitän bat mich, ihm meinen Sekretär, der ja Gebürtiger Schwede ist, zur verfügung zu stellen, schon, weil er nicht wusste, ob die Schwedischen übersetzer die Schwedische Sprache genügend beherrschen. Weitere hilfe seitens der Konsul wurde von Ihm nicht erbeten.

Bremen 23.2.40
Ernst Kellner

Stridbeck, Hamburg till UD i brev 26.2.40

...Kriegsgerichtsrat Professor Möller vid Prisenhof idag vid ett samtal framhållit att Buenos Aires gjort upprepade flyktförsök. Vid prejningen hade fartyget sålunda sökt fortsätta sin färd och inte saktat av förrän varningsskott avlossats av jagaren. Efter visiteringen hade Buenos Aires på signal från ett svenskt flygplan ändrat kurs, synbarligen i avsikt att komma in på svenskt territorialvatten. Jag framhöll att den svenska flygaren saknade kännedom om att Buenos Aires hade tysk prisbesättning ombord.

=========

BUENOS AIRES 19.2.40

FÖRHÖR MED BEFÄLHAVAREN INFÖR KRIEGSGERICHT WESERMÜNDE 23.2.40

Rapport sänd 25.2 av konsul Kellner,Bremen till Berlin.

Freitag 23.2.40 fand vor dem Kriegsgericht in Wesermünde unter dem Vorsitz des Marine Oberkriegsrates Loesch eine Vernehmung des Kapitäns der Buenos Aires statt, morgens um 10 Uhr. Die Vernehamung dauerte mit einstündiger Mittagspause bis 6 Uhr nachmittags.Der Konsulatssekretär Herr Otto Aust übernahm sehr bald die gesamte übersetzung u. führte sie bis zum ende durch. - Der Kapitän Enholm teilte mit,dess er von einem Zerstörer 3,8 Seemeilen von der Schwed. Küste um 1 Uhr Mittags am 19.2.40 aufgebracht wurde, Es wurde eine Preismannschaft mit 2 Offizieren und 7 Mann an bord gesetzt. Der kommandierende Prisenoffizier erklärte,dass der Kapitän für die Navigation verantwortlich wäre,aber er hätte seinen anweisungen zi folgen. Er wies dem Kapitän an 330 rechten Kurs zu fahren. Um 5 Uhr nachmittags kam ein Schdedisches Flugzeug und der Beobachter d des Flugzeuges winkte mit den Armen.Der Kapitän hat nicht verstanden was das Flugzeug meinte und der I.Offizier hat mit Flaggen befragt ob die Buenos Aires zurückkehren solle. Die Antwort des Flugzeuges lautete:" Ja." Dies meldete der I. Offizier an den Kapitän. Der Kapitän wurde weiter gerfart, ob er den Kurs daraufhin geändert hätte,worauf er zunächst nein sagte .Dann meldete er, er sei nach backbord gefahren. Der Kapitän wurde gefragt ob der Prisenoffizier ihn mit der Waffe bedroht hätte,damit er den von ihm vorgeschriebenen Kurs einhielte. Dass hat det Kapitän verneint,hat aber erklärt, dass zwischen ihm und dem Prisenoffizier ein Wortwechsel entstanden wäre. Hierbei muss bemerkt werden,dass der Kapitän so gut wie kein Deutsch sprach, sondern nur Schwedisch und Englisch,und dass sich daraus leicht missverständnisse haben ergeben können. Das Schiff ist dann weitergefahren.Bei

Helgoland ist, wie dem Kapitän von der Prisenbesatzung gesagt würed, die Englischer Flieger dicht über dem Schiff gewesen und hat eine Bombe fallen lassen der 150 meter vom Schiff entfernt auf der Steuerbordseite ins Wasser gefallen wäre. Das Schiff wurde nicht beschädigt,aber es ist heftig erschüttert worden. Dann ist der Kurs weiter auf Bremerhaven genommen. Der Kapitän ist weiter gefragt worden, wo der Schwedische ss Start lag als Buenos Aires aufgebracht würde. Der Kapitän sagte aus dass ~~Start weiter~~ er weiter nach westen gelegt hätte. Der Vorsitzende hat den Kapitän darauf aufmerksam gemacht dass er keine aussagen zu machen hätte, die gegen sein Vaterland irgendwie gerichtet wären.In einem solchen fall könne er die aussage verweigern,aber er müsse dann natürlich die Konsequenzen ziehen, dass sich das Gericht daraus eine eigene meinung bilden würde. Der Vorsitsende hat aber hinzugefügt dass irren ja Menschlich wäre. - Der Kapitän hat einen Protest erhoben,des inhaltes,Buenos Aires sei ein Neutrales Schiff

BUENOS AIRES 19.2.40

von einem Neutralen Hafen nach einer Neutralen Lande mit Neutraler ladung und müsse dieses nach den Internationalen Gebräuchen freie Fahrt haben. Er hat bei seiner Vernehmung noch hinzugefügt, dass er von der Reederei den Auftrag erhalten hätte, an der Schwedischen Küste und später an den Norwegischen Küste innerhalb der Hoheitsgewässer bis 61° nördlich zu fahren und dann direkt kurs auf Venezuela zu nehmen. Der Kapitän ist noch vom Gericht gefragt worden ob er die Deutsche Banngutliste kenne. Darauf hat e: erklärt dass dieses ja für ihn gar nicht in frage käme,denn er wäre von einem Neutralen Hafen auf der fahrt nach einer Neutralen Hafen uterwegs gewesen, und da spilete an sich die Waren keine rolle. - Am freitag den 23.2 sind der I. und 3.Offizier vernommen worden.Der I. Offizier hat so, wie den Kapitän, ausgesagt. Es handelt sich hier im wesentlichen aber um folgendes: In der Schiffskladde war eine stelle radiert und neu eingetrage Der Kapitän hatte ausgesagt,das sei nur eine Formsache gewesen,der 3.Off - izier hätte sich schlecht ausgedrückt und deshalb hätten der I.Offizier und der Kapitän dies umgeändert, es wäre aber derselbe sinn. Genau so hat der I. Offizier ~~ausgesagt~~ ausgesagt . Der I. Offizier wurde noch gefragt ob der Kapitän des ms Buenos Aires in Kirkwall,wohin er auf letzten Heimreise 19.12.39 eingebracht war, eine erklärung irgendwelcher art abgegeben hätte. Der I. Offizier erklärte,dass er dies nicht wisse,denn der Kapitän der damals das Schiff befehligt ~~hätte~~ habe, sei inzwischen gestorben. Der 3.Offizer erklädte, er sei so nervös, er wisse nicht mehr ob und was er eingetragen hätte. Schluss der Vernehmung Freitag den 23 Februar 1940 abends 6 Uhr.

Bremen 25.2.40
Ernst C.Kellner
Konsul

Telegram Hamburg till UD,avsänt 2.3 kl 10.26

20 min 66. Buenos Aires idag frigivits = Stridbeck

Konsul Kellner,Bremerhaven 1.3 till Berlinbeskickningen ff.

skrivit att han just fått veta att B.A. frigivits.Kriegsmarine Dienststell kommer, när alla papper är klara, att låta krigslots och en Begleitungsofficer ta ut fartyget i die Deutsche Bucht. Buenos Aires kommer att gå N om Skottland och inte genom Engelska Kanalen. - Den 2.3 skrev Kellner att kapten Stenholm på B.A. måste vänta tills han återfått sina papper från Prisenhof.På order av rederiet går fartyget sedan upp till Norska kusten. En besättningsman, Niklasson, insjuknat och inlagts på Krankenhaus Bremerhaven och en man från ss Bohus påmönstrats som ersättare genom vicekonsul Bockhoops förmedling. Tysk visitation företagits ombord på B.A. 2.3 -Kellner skrev 4.3 att fartyget avgick igår kl 15.30 sedan kapten Stenholm undertecknat en revers att rederiet avstår från alla skadesptåndsanspråk

BUENOS AIRES 19.2.40

och en förpliktelse att alla kostnader för der Aufbringung, einbringung, durchsuchung und freilassung måste betalas av rederiet till Tyska Riket. D.v.s lotspengar,bogserkostnader, kajhyra, hamnavgifter, mat för prismanskapet, fyr- & båkavgifter etc etc. - Kellner meddelade 6.3 Berlin att Niklasson avlidit på sjukhuset och ev. blir bisatt i Wesermünde. Rederiet och anhöriga underrättats.

Historik

Motorfartyg på 5653 brton byggt 1920 vid Götaverken i Göteborg av stål. L. 130,1 B. 17,1. Tillhörigt Red AB Nordstjernan (Axel Ax:son Jhnsson) i Stockholm. Övrig historik se 31.12.40.

Se 31.12.40 Minsprängd.

SANTOS 24.2.40

31 BESÄTTNINGSMEDLEMMAR OCH PASSAGERARE I DJUPET DÅ ms SANTOS TORPEDERADES UTAN VARNING I NORDSJÖN PÅ SISTA ETAPPEN AV HEMRESAN FRÅN BAHIA VIA KIRK- WALL. GICK FULLT UPPLYST. ALLA LIVBÅTAR SÖNDERSPRÄNGDA. SJÖNK MED AKTERN FÖRE EFTER 8 MINUTER. 12 BÄRGATS FRÅN FLOTTAR AV ENGELSK JAGARE.

SANTOS 24.2.40

RAPPORT

Avgick Bahia 1.2.40 destinerad till Göteborg. Rumslast av c:a 5000 ton ull, hudar, talg och styckegods.Djupg F. 20'8"- A. 24'4" Besättning:31 Passagerare 8 män, en kvinna.((Felaktigt: 8 man från Liana, en steward från ms Gdynia samt konsul Storm med maka medföljde som passagerare= 11 personer)) =((43 ombv)).

Torpederat.Akterskeppet sönderspängt,lördag 24.2.40 kl.20.15. Vind NO 3, sjö 1-2,med hög dyning.Klart väder. 2e styrmans vakt.Två man utkik på bryggan, en på var sida. Position: Kl.14.50 var fartyget utanför minbälten vid Kirkwall, därefter styrdes 86° V.V. med 10 knops fart.Obekant hur många som skadades. 31 personer ljutit döden.

MS Santos förlisning

Santos lämnade Kirkwall på middagen lördag 24.2.40 efter att ha blivit vederbörligen undersökt.Vid avgången kom 8 överlevande från ss Liana ombord för vidare befordran till Sverige. Vid 19-tiden passerade 3 Engelska jagare Santos. Kl.20.15 hördes plötsligt en våldsam explosion .Det var antagligen en torped från någon tysk ubåt. Torpeden gick in på STB sida, rätt genom maskinrummet.Vid explosionen var kapten Björkquist i navigationshytten ,2e styrman Hult hade vakt på bryggan,lättmatros Palmer stod till rors,Högström och Kling utkik på bryggan.Kling såg 2e styrman kastas omkull vid explosionen, men i den allmänna villervallan såg han ej honom resa sig. Kapten firade själv BB livbåt, Ie styrman stod för firningen av BB storbåt. Båda STB båtar blev fullständigt sönderspängda. 2e och 3e maskinisterna, elektrikern och motorman Johansson voro i maskinrummet och dödades antagligen ögonblickligen vid den fruktansvärda explosionen. Startlufttankarna blev antagligen också träffade. Flotten på lucka 5 hade sannolikt även den skadats,ty nästan alle man av kökspersonalen stod och väntade på att få den i sjön, men den flöt aldrig och 7-8 man kom i vattnet. Av en eller annan anledning gick BB båda båtar runt nästan omedelbart De båda passagerarna,konsul Storm med fru,kom i vattnet och kaptenen gjorc flera försök att få upp dem i storbåten sedan man lyckats vända den på rät köl igen,men även han kom i sjön och blev ombordhalad av Ie styrman och passagerarne var då försvunna. Båten slog sedan runt ännu ett par gånger,antagligen därför att lufttankarna i båten blivit sönderslagna. Varje gång försvann människor. Till sist var det bara Ie styrman,timmerman Wallin,jungman Kling och lämpare Ståhl (från Liana) kvar.Kling och Ståhl blev ombordhalade på 2ans flotte nästa morgon, då de var mycket illa medtagna. Liken av Ie styrman och timmerman flöt då i den vattenfyllc båten. Det var nu inalles 12 man på 2ans flotte,antagligen de enda överlevande. 2ans flotte var nog den som kom bäst i vattnet, enär man lyckats få ur räckverket mitt för luckan. Det var 10 man, inklusive 3e styrman,

SANTOS 24.2.40

som fått vänstra benet sönderslaget i hytten av en fallande byrå, men som sedan räddats ut till flotten av motorman Björklund.Flotten kom lyckligt i vattnet, men väl där lade fartyget över åt samma sida (STB) och de6 såg ut som om masten skulle krossa flotten , men när salningen var c:a 7 meter över flotten rätade fartyget plötsligt upp sig igen varefter det med aktern före försvann i djupet. Det hela tog mellan 5 och 10 minuter. 2ans flotte låg och drev hela natten utan att något siktades. Vid 09-tiden på söndagen fick man sikte på ett engelskt flygplan och förstod att man skulle bli rapporterade. Vid 11-tiden bärgades de 12 överlevande illa medtagna ombord på en engelsk jagare och blev senare på dagen införda till engelsk hamn. .

Inverness 4.3.40
Sjunne Månsson
3e styrman.

RAPPORT

(Följande rapport insänts till Generalkonsulatet i London av matros Erik Hansson och är daterad Invergordon,Rosshire 27.2.40)

xxx xxx

Avgick Bahia 1.2.40 via Kirkwall till Göteborg.Avgick från Kirkwall 24.2.40 Rumslast c:a 5900 ton styckegods. Djupg. - Besättning 33 man,varav 8 befäl 10 passagerare. Sänkt 24.2. kl.20.15 av torped från ubåt,eller mina. Vind NNW 6 ,klart.2e styrman och befh på bryggan.Utkik på bryggan. Sjönk 8 à 10 minuter efter explosionen. 31 ljutit döden. 3e styrmanerhållit bruten höft.

London 5.3.40
Erik Hansson
Matros

Angående ms Santos förlisning

Vi satt 8 man förut i skansen,klockan var ungefär 20 minuter över 8 på kvällen, då vi hörde en dov knall och samtidigt släcktes ljuset. Vi rusade upp på däck och skule springa bort till STB livbåtar, men såg att taljorna hängde tomma och att båtarna flöt söndersprängda i vattnet och STB gång var vattenfylld.Vi sprang då fram till flotten på fördäck och försökte att fåden i sjön. Medan vi höll på härmed hörde vi någon som ropade på hjälp. Samtidigt kom en motorman akterifrån och han tog mannen som ropade med sig framtill flotten.Det var 3e styrman som brutit benet. Xxx Vi lade honom på flotten och så hjälptes vi åt att lyfta av räcket för att fortare få ut flotten.Vi var nämligen rädda att flotten skulle fastna i räcket , men det gick klart och vi fick ut flotten just som fartyget kastade sig på sidan så att masten slog i vattnet endast några decimeter f från flotten. Sedan fick vi se en annan flotte som låg och drev, men när vi kom närmare såg vi att det inte var någon på den. Då tog vi en

SANTOS 24.2.40

en lina och knopade samman flottarna och tog vi loss årorna. Där fanns endast 3 åror på båda flottarna, ty en var bruten. Vi rodde omkring så gott man nu kan ro med en flotte i hög sjö. Det var endast obetydligt vi kunde förflytta oss, men vi rodde så gott vi kunde, ty vi hörde att folk ropade på hjälp, men vi fick aldrig se någon förrän på morgonen då det ljusnat. Då fick vi se en båt med 2 man som paddlade med varsin brädbit och på släp hade den en båt med kölen upp. Vi fick sedan veta att de hade den välta båten med sig ifall den andra skulle sjunka. Vi rodde ner flotten till livbåten. Den var helt vattenfylld och 2 man stod i vatten upp på halva kroppen och 2 xxxx män låg och flöt i båten med livbälte påssig, men hade huvudena under vatten. Vi tog ombord på flotten de 2 som var vid liv och fick veta av dem att de andra två legat på samma sätt i över två timmar. Sedan vi närmare sett efter förstod vi att de var döda. Strax efter kom ett flygplan och sedan båten som tog oss iland.

London 4.3.1940
Erik Hansson
Matros

Brev från UD till KK, Stockholm 26.2.40

Härmed har jag äran meddela, att i Stockholm hemmahörande motorfartyget Santos (Reg.nr 7197) - enligt ett från Generalkonsulatet i London ingånget telegram- förolyckats i Nordsjön den 24 innevarande månad.
Fartygets rederi har underrättats om förestående.

J.Setterwall
Chef för Byrån för Arvs- &
Ersättningsärenden.

3e styrmans vittnesmål 3.3.40 i Wick

Insänt av Svenske vicekonsuln .

I, Sjunne Månsson, third officer of the Swedish motorship Santos of Stockholm, hereby declare, that the following is a true and correct account of the sinking by torpedo of the said ship Santos. We were bound from Bahia, South America, to Gothenburg with a general cargo and put into Kirkwall on friday 23d day of february 1940. We left Kirkwall at noon the following day and proceeded on our voyage till 8.15 p.m with all lights burning. Our position was then about 59° 07′N- 42° W ,when a violent explosion occurred on the STB side and at the stern part of the engine room. The ship immediately began to settle down and sank in less than 10 minutes. Along with 9 other members of the crew I was picke[d] up from a raft by a British destroyer and landed at Invergordon.

Sjunne Månsson, 3d officer, ms Sant[os]

Declared by the above-named Sjunne Månsson at Inverness, Scotland, this 3d day of March, nineteenhundred and forty, before me, John S.Duncan, Swedish vice-consul at Wick.

SANTOS 24.2.40

Sjöförklaring vid Generalkonsulatet i London tis.5.3.40 kl 11.

Vicekonsul Kjell A.Axelsson .
Sakkunniga: Ingarös befh Å.Strömberg & sjökapten Erik Bengtsson, tidigare befh på förolyckade sv. ångf. Nordia.
Rederiets ombud i London, sjökapten Ragnar Snöbohm, närvarit
Den ende överlevande av Santos befäl, 3e styrman Månsson, ligger på sjukhus i Inverness för lårbensbrott.

Matros Erik Waldemar Karlsson: (Som till gen.konsulatet ingivit skriftlig anmälna till sjöförklarings hållande): Santos avgick från Kirkwall mellan kl.12-13 lördag 24.2.40 och allt gick väl till c:a kl.20.20 då jag och en del andra av manskapet befann mig i skansen och det plötsligt hördes en dov knall åtföljd av ett klingande metalliskt ljud och en kraftig skakning, samtidigt som det tycktes som om fartyget lyftes upp i luften. Det el. ljuset ombord slocknade omedelbart. Jag rusade omedelbart ut på däck och såg där att båda STB båtar var sönderspängda. Redan vid denna tidpunkt var STB midskeppsgång vattenfylld och jag och andra besättningsmän började försöka sjösätta fördäcksflottarna, varvid vi lyfte bort en del av räcket på STB-sidan. Explosionen hade inträffat på STB-sidan i maskinrummet och fartyget fick nästan genast efter expl. stark STB slagsida. Det lyckades oss dock att få STB flotte i vattnet. På flotten fanns 10 man, inklusive 3e styrman Månsson som burits till flotten av motorman Björklund, enär Månsson brutit ena lårbenet. Strax efter det flotten kommit i sjön krängde fartyget ytterligare över åt STB, och det såg ett ögonblick ut som om förliga masten skulle falla över flotten och draner den, varför flera av männen på flotten hoppade överbord. Flotten sögs in mot fartygssidan och ena bardunen slog emot ett hörn av flotten som då svängde klar masten. De som hoppat överbord halades sedan åter upp på flotten. Strax därefer sjönk Santos med aktern före, 8-10 minuter efter explosionen. Rop på hjälp hördes från olika håll i mörkret, som var intensivt. I rådande vind och sjö var det så gott som omöjligt att förflytta flotten och vi kunde inte upptäcka någon av de nödställda i vattnet. Efter omkring 30 minuter fick vi syn på en annan flotte som befanns ligga och driva utan någon ombord. Med en lina surrade vi fast de 2 flottarna vid varandra. I dagningen söndag 25.2. fick vi se en livbåt i lä om vår flotte och vi lyckades på c:a en timme med årorna manövrera ner till livbåten som vattenfylld flöt på tankarna. I båten fanns jungman Kling och en av konsulatspassagerarne, jungman Ståhl (ex.Liana). Livbåten, som var BB stora båt, hade den mindre BB-båten på släp. Den låg med kölen i vädret. Ståhl och Kling stod till midjan i vatten i båten i vilken två lik flöt omkring, Ie styrman Hesters

SANTOS 24.2.40

andra hoppade i sjön. Därefter reste sig fartygets förskepp rakt upp i luftrn och fartyget sjönk hastigt med aktern före. Hög sjö och intensivt mörker rådde. Efter en stund fick vi se konturerna av en av de andra flottarna och vi försökte ro bort mot den vilket var mycket svårt, dels på grund av den höga sjön, dels på grund av attdet inte fanns några klykor att sätta årorna i.Slutligen fick vi dock tag på flotten, och vi surrade samman den med vår egen. Jag såg inga av de övriga ombordvarande i vattnet, men hörde nödrop från lovartssidan men det var omöjligt att komma till hjälp.

Sturesson svarat på frågor: Stått till rors olycksdagen kl 12.50-14. Livbåtsmanöver hållits strax före avgången från Bahia och livbåtsmönstring hållits i Kirkwall varvid livbälten utdelats till alla ombord som fick order att ständigt medföra dessa. Båtsman och jag hade själva under dagens lopp satt fast stormlejdarna på utsidan så att de alldeles lagom nådde vattenytan, varefter de rullades upp och lades innanför relingen så att de var klara att lyfta rätt över relingen. Jag anser attdet var en torped eftersom explosionen inträffade så långt akteröver. -Från flotten såg vi under nattens lopp ett flertal livbojar som flöt omkring med tända karbidljus. I gryningen såg jag långt borta vid horisonten något som liknade ett ubåtstorn,men på grund av den höga sjön kanjag inte bestämt avgöra om min förmodan är riktig.

Lättmatros Kurt Sykfont: Befann sig i hallen förut vid explosionen. Har inget att tillägga. På frågor svarat : Jag stod till rors kl.15-16 så vitt jag minns, Iakttog inget anmärkningsvärt under vakten. Tror jag styrde kurs 103. Jag anser att det var en torped eftersom expl inträffade så långt akteröver om STB och vi hade vind och sjö på BB sida. - Från flotten såg jag i gryningen på långt avstånd något som jag bestämt anser ha varit ett ubåtstorn.Strax efteråt fick jag se en livbåt som vi rodde till och från vilken Ståhl och Kling bärgades. Jag vet inte om den engelska jagaren bärgade de 2 lik som låg i den vattenfyllda livbåten.

Jungman Palmer Kling: Mönstrat som stewardsbiträde i Montevideo, men fick tjänstgöra som jungman, sedan en matros skadat sig under resan över Atlanten. Stod utkik på bryggan vid explosionen. Hade törnat till kl.20. Vid 19-tiden sett några engelska jagare i närheten av Santos men i övrigt inte sett något anmärkningsvärt under resan från Kirkwall. Nationalitetsmärkena på sidorna var fullt belysta och alla reglementsenliga lanternor tända. Stod på STB bryggvinge då en häftih skakning kändes och en massa träsplintror flög kring bryggan. Såg att vakthavande styrman föll omkull men kort därefter reste han sig ånyo. Kling sprungit ner till BB stora båt vilken började firas

SANTOS 24.2.40

och timmerman Wallins. Ståhl och Kling uppgav att dessa varit döda ett par timmar. Medan vi höll på att ro bort mot livbåten fick vi på avstånd se en ubåt och ungefär samtidigt ett flyplan. Strax efter det planet hade siktats försvann ubåten. Planet cirklade över oss några gånger. Vi på flotten vinkade och planet gav morsesignaler, vilka dock inte kunde avläsas. C:a en kvart efter det planet lämnat oss återkom det åtföljt av en Engelsk jagare som tog upp samtliga 12 man på flotten och förde in oss till Invergordon. Jag vet inte vad som hände med liken av Ie styrman och timmermannen. Då vi räddades, befann sig livbåten ,i vilken lik låg, alldeles intill flotten.

Hansson besvarat frågor: Det fanns 4 livbåtar ombord (2 om STB, 2 om BB midskepps) samt 2 flottar på fördäck och en på akterdäck. Alla ombord blivit tilldelade livbälten och anmodats att alltid ha dem tillhands. Dessutom fanns stormlejdare anbringade midskepps, färdiga att släppas ner vid livbåtarna. Livbåtsmönstring hållits i Kirkwalll, varvid de 8 Lianamännen tilldelades platser i båtarna. Flottarna var fullständigt utrustade med proviant, filtar etc. - Santos gick med sido- och topplanternorna tända vid explosionen och nationalitetsmärkene på båda sidor var belysta av elektriska solar. Det upplysta fartyget var en utmärkt måltavla för en ubåt. Santos gick inte i konvoj , men strax efter avgången från Kirkwall visade sig 2-3 Engelska krigsfartyg, vilka syntes från Santos vid olika tillfällen under dagens lopp. Explosionen inträffat kort efter det dessa krigsfartyg kommit ur sikte. Jag anser att det var en torped. Som jag tidigare nämnt såg jag en ubåt på söndagsmorgonen strax innan vi räddades. En drivmina borde ha träffat i lovart, på BB-sidan. Båda STB båtar slogs sönder vid explosionen. BB 2 båtar anträffade vi på morgonen, den ena vält, den andra vattenfylld. Efter vad jag hört av de räddade blev även akterflotten sönderslagen vid explosionen . Det är uteslutet att någon av de ombv ännu skulle vara i livet.

Matros Per Sture Esbjörn Sturesson: Då explosionen inträffade hade jag frivakt och befann mig i hallen förut. Ljuset ombord slocknade omedelbar Jag rusade tillsammans med de övriga i hallen upp på fördäck. Då jag kom akteröver såg jag att STB livbåtar var borta och taljorna hängde trasiga. Jag sprang då till flotten om STB där några andra samlats o vi hjälptes åt att lyfta bort räcket vilket var ganska besvärligt, eftersom det var fastsatt med bultar. Därefetr väntade vi på flotten tills vattnet strömmade in över däck och flotten flöt ut på vattnet, över STB brädgång och kom klar. Vi var 10 man på flotten. Strax efter det den kommit i sjön krängde fartyget våldsamt över åt STB och det såg ut som om masten skulle falla över flotten varför jag och några

av befh och båtsmannen. I båten befann sig minst 16 personer inklusive den kvinnliga passageraren fru Storm. Däremot såg jag ej till konsul Storm. Medan båten firades slog den i sjöhävningen mot fartygssidan och började vattenfyllas så snart den kommit i sjön. Båtsman, som hoppat i vattnet, halades ombord i livbåten. En stund senare observerades befh flytande på BB mindre båt som låg med kölen i vädret. Även han halades upp i BB stora båt vilken dock vattenfylldes mer och mer och till sist kantrade varvid alla kom i vattnet. De lyckades få den på rätt köl igen och c:a hälften av de tidigare ombordvarande tog sig åter upp i båten som var så gott som vattenfylld. Årorna hade drivit birt och det fanns ingen möjlighet att hjälpa de andra av vilka jag såg flera simma omkring och ropa på hjälp. Båten kantrade ytterligare tre gånger och till sist var det bara 4 man kvar i den ,nämligen Ie styrman Hester, timmerman Wallin, Ståhl och jag själv. Jag antar att några av flyttankarna krossats vid sjösättningen. Jag stod hela natten i båtens förända med vatten upp till midjan. Under natten påträffades den mindre välta livbåten som vi tog på släp för den händelsen den stora båten skulle sjunka. Tidigt på morgonen fick vi sikte på en av flottarna som efter någon tid tagit sig fram till oss. Ståhl ochjag bärgades upp på flotten. Ie styrman hade redan under natten sjunkit ihop i vattnet i båten,troligen på grund av utmattning, och antagligen dog han 2-3 timmar innan flotten påträffade oss. På morgonen såg jag på några kabellängders avstånd tornet på en ubåt och jag vinkade till ubåten i tro att den var engelsk. Efter 2-3 minuter försvann den och jag såg inte vidare till den. Jag vet inte om liken i båten bärgades av jagaren. Det måste ha varit en torped som träffade fartyget i maskinrummet STB ungefär under STB stora livbåt.

<u>MOTORMAN Bror Arne Björklund:</u> Satt i mässen då en mycket kraftig explosion inträffade varvid mässdörren slog igen och ljuset slocknade. Utkommen ur mässenmärkt att skottet mellan mässen och kockens hytt blivit inslaget.Ute på däck hade en stor del av kökspersonalen ställ upp sig vid akterflotten. Jag sprang föröver och hörde på vägen dit nödrop och fann 3e styrman Månsson stödjande sig mot relingen i mörkret med ena benet brutet. Jag bar honom på ryggen bort till STB förliga flotte och lade honom på den.Sedan hjälpte jag till att ta bort räckverket på STB sida.Fartyget fick stark STB slagsida och flotten flöt på vattnet ut över brädgången och kom klar fartyget xxxxxxxxx med 10 man ombord. Strax efter såg det ut som om masten skulle falla ner över flotten och 7 man hoppade överbord, bland dem jag själv. Vi äntrade upp på flotten så snart den drivit klar.Nödrop hördes runt omkring men det fanns inga klykor till årorna så ingen hjälp

kunde ges de nödställda. Vi hjälptes åt att sätta stroppar på sidorna för att kunna använda årorna, men i sjöhävningen kom vi ingen vart med flotten. Nödropen tystnade efter ett par minuter och sedan hördes och sågs inget mer av dem som var i vattnet. Under nattens lopp drev en av de andra flottarna (BB förliga) ner mot vår flotte och de 2 flottarna fastgjordes vid varandra. På morgonen siktades en livbåt som vi rodde upp till. I den vattenfyllda båten fanns 2 lik och 2 överlevande. Jag såg liken men kunde inte identifiera dem. Kling och Ståhl bärgades över till flotten.

På frågor svarat: Själv varit framme vid akterflotten där kökspersonalen samlats och såg att flotten var svårt sönderslagen. Ungefär hälften deb återstod och flera av faten var lösslitna. -Björklund lämnat sin vakt i maskinrummet kl.20. Han antar att de som vid explosionen var i maskinrummet var 2e maskinistenAndersson, Ie motorman Jonasson och möjligtvis även elektrikern Eriksson.

Motorman Johan Albert Persson: Hade frivakt och befann sig i hallen förut bekräftat rapporten. I gryningen från flotten sett en ubåt vilken för svunnit efter en kort stund.

Motorelev Hans Axel Olsson: Befann sig i hallen förut. Sprang ut till STB förliga flotte och hjälpte till att ta bort räcket på STB-sidan. Måste ha varit en torped eftersom den träffat läsidan. Vet inte om jagaren bärgade liken i livbåten.

Motorman Conny Kockum: Befann sig i hallen. Inget att tillägga.

Matros Lorung Fasting Torgersen: Låg och sov i sin koj. Sprungit direkt. ut till STB förliga flotte. Bekräftat ritigheten i rapporten.

Passageraren, lämpare Bertil Ståhl (Ex Liana): Befann sig i sin hytt akterut. Först sprungit till akterflotten men funnit den helt sönderslagen varför han rusat till BB livbåt. Denna slogs tydligen läck mot fartygssidan då den firades och efter att ha drivit ifrån fartyget var den efter 7-8 minuter vattenfylld och kantrade sedan tre eller fyra gånger så att av de ursprungligen 16 personerna i båten slutligen endast 4 var kvar. Ståhl befann sig under natten i livbåten jämte I styrman, timmerman och jungman Kling. Under natten spolades Ie styrman överbord 2 gånger och bärgades båda gångerna av Ståhl. Strax efter det att det började dagas märkte Ståhl att styrmannen sjönk ihop i vattnet i båten. Ståhl hade då inte krafter att hjälpa honom. Redan tidigt på kvällen hade styrmannen varit fullständigt utmattad. Vid 05-tiden hade Ståhl, Kling och timmerman Wallin bärgat en mindre vält livbåt och fastgjort den vid sin egen båt för den händelsen den stora båten skulle sjunka.

Passageraren, eldare Nils Erik Berglund (Ex Liana): Befunnit sig i hallen föröver. Explosionen låtit likadant som på Liana. Övertygad om att även Santos torpederats.

nSANTOS 24.2.40

KK memorial 3.4.40

. Fartyget antingen blivit minsprängt eller också torpederat utan föregående varning. De överlevande besättningsmännen,av vilka två varit med om ångf. Lianas torpedering någon vecka tidigare, förklara med en mun att fartyget blivit sänkt av en torped avskjuten från en okänd u-vattensbåt. Då bägge STB livbåtar blevo sönderspränqda vid expl. och de båda BB-båtanra påträffades av männen på flottarna när dagsljus inträdde, kan man förutsätta att de övriga ombordvarande passagerarna och besättningsmännen omkommit vid katastrofen .

Ex officio
Bo Bergström

CREW LIST

+ Befh Gustaf Helge Magnus Björkquist,Fredsgatan 15,Västervik, 11.8.91
+ Ie styrman Eric Fredrik Hester,Slussgatan 27,Malmö,16.2.96
+ 2e styrman Nils Åke Hult, Arkivgatan 4,Göteborg, 30.6.12
3e styrman Bror Sjunne Månsson, Kävlinge, 28 år -brutit lårbenet.
+ Telegrafist Mauritz Arthur Hilding Palm,N.Stenbocksgatan 10B,H-b, 8.1.0
+ Chief Sture Bernhard Svensson, Stormgatan 18,Landskrona,27.12.95
+ 2e maskinist Gustaf Einar Andersson,Brunkebergsg. 4, Gtbg,27.12.15
+ 3e maskinist Folke Anders Harry Bengtsson, Ringgatan 7,Malmö,6.1.15
+ Elektriker Helge Olof Eriksson,Jularbo,Grytnäs,22.9.16
+ Steward Ture Algot Andersson, Eklandagatan 45,Gtbg, 9.6.02
+ Ie kock Fritz Valdemar Beckman, Nösund, 17.3.15
+ Kockelev Torsten Oswald Dunsjö,G:a varvsgatan 3, Gtbg, 30.7.03
+ Stewardsbiträde Ture Gösta Hjerth, Femte Villagatan 5,Borås, 14.8.19
+ Salongsuppassare Uno Sixten Hallberg, Lönngatan 24A,Malmö,18.11.18
+ Mässuppassare Hans Yngve Allan Persson, Bangatan 9,Malmö,26.9.20
+ Båtsman Karl Oskar Olsson, Vassö, Slussen,15.9.94
+ Timmerman Gustaf Adolf Wallin, Allmänna Vägen2, Gtbg, 3.10.10
+ Matros Karl Ivar Höglund, N.Vägen 50,Kalmar, 14.4.07
Matros Per Sture Esbjörn Sturesson, Hede,Stillingsön,f-09
Matros Erik Valdemar Hansson, Glumslöv, f-06
(Matros Lorung Fasting Torgersen,Oslo, f-13) Se: Ie motorman
Lättmatros Kurt A.Sykfont,Timmernabben, f- 22
+ Lättmatros Karl Ivan Lennart Palmér,Ö.Gårdstånga,Flyinge, 14.7.15
+ Lättmatros Erik Einar Högström, Näsviken,Gävleborg, 13.9.13
Jungman Palmer Kling, Flekkefjord, Norge, f -20
+ Jungman Erik Gunnar Johnsson, Stjärneholm,Näsbyholm, 16.2.20
+ Ie motorman Carl Bertil Carlsson, Götgatan 103,Stockholm, 27.5.14

Forts.

SANTOS 24.2.40

Fortsättning crew list

+ Ie motorman Carl Hilding Jonasson, Ö.Förstadsgatan 7,Malmö, 7.7.03
1e motorman Lorung Fasting Torgerssen, Sagveien 23,Oslo, f- 13
2e motorman Bror Arne Björklund, Majorsgatan 50c, Åhus, f-14
2e motorman Johan Albert Persson, Östra Ströö nr 9,Skarhult ,f-05
2e motorman Conny/Sixten Lorentz/Kockum,Malmö, f -97 12.4.97 Stenbocksg 21, Malmö (ut Santos 21.3.41)
Motorelev Hans Axel Olsson, Östervärnsgatan 11, Malmö, f -20

Passagerare :

+ Norges konsul i Montevideo,Paraguay, Gordon Firing Storm
+ Konsulinnan Firing Storm
+ Steward (ex Liana) Albert Lindau, Fleninge, 3.4.10 i Solna
+ Smörjare -"- Karl Johansson, Brålanda,14.6.16
+ Jungman Olof"G.JohanssonG.Johansson,Falköping, 15.1.12
+ Jungman -"- Gunnar I.Engström, Tjärby,Halland, 2.12.10
+ Jungman -"- Tore Arthur Nilsson, Mjölby, 17.9.08
+ Eldare -"- Nils Valfrid Johansson,Bullaren, Navestad, 14.8.18
Eldare -"- Nils Erik Berglund, Göteborg, f-15
Lämpare -"- Bertil Ståhl, Trönninge,Halland, f-22 (Halmstad sjömanshus.
+ Steward Ivan Lundman,(ex Gdynia) Att Lundman varit ombord meddelade rederiet till KK först 4.4.40. (Påmönstrad som mässuppassare)

Det finns ingen lista på de omkomna passagerarna och inga persondata på de överlevande av Santos besättning, med andra ord, det finns ingen komplett lista på de ombordvarande. De omkomna av Santos besättning är uppsatta i en särskild lista som rederiet 4.4.40 insände till KK med fotnot att stuert Lundman från ms Gdynia även varit ombord som konsulatspassagerare från Kirkwall. Bara hans namn finns angivet. Ovanstående lista är sammanställd av uppgifter från bl.a effektlistor. som arkiveras av SKN.

Jungman Palmer Kling står i vissa listor som mässuppassare .Kling mönstrade i Montevideo som stewardsbiträde men tjänstgjorde som jungman. 1e motorman Torgerssen står i vissa listor som matros (Bl.a i sjöförkalringsprotokollet)

I KK besättningslista redovisas endast 28 mann med tillägget "samt 5 besättningsmän för vilka namn icke kunnat erhållas." Passagerarna räknas inte alls.

UD H-1360 Sjöfartsbyrån
Telegram en clair London till UD 18.2.40

Shipping.245 Chile Santos allowed proceed Gotheburg direct on my Undertaking behald owners not commence discharging until British consul verifies cargoes as vessel carrying no nawicerts= Swedish minister

SANTOS 24.2.40

Telegram London till UD 26.2.40

83 Admiralty informs ms santos torpedoed northsea saturday stop 12 survivors no names available stop 8 of shipwrecked crew of Liana were repatriated on santos stop inform tradeboard owners = Swedish consulate general

Dito 27.2.40

84 our 83 Santos following 12 survivops landed scotland 3d officer mansson motormen conny kockum bror arne bjorklund albert persson seamen hansson gtbg kurt sykfont timmernabben per svensson hede stillingsön apprentice hans axel olsson malmoe all swedish crew m santos stop repatriated seamen nils erik berglund bertil stahl ex liana stop two norwegian seamen names forthcoming tomorrow stop Månsson in hospital with broken leg kockum olsson sturessson also hospital minor injuries = Sw.Con.General

Dito 27.2.40

87 our 83 and 84 Santos regret no news missing crew members passengers stop british aircraft searching for possible survivors = Sw Consulate general.

Dito 28.2.40

92 Santos two norwegian survivors are messboy palmer kling motorman loring fasting torgessen stop rescued seaman hansson states chief officer hester and carpenter wallin died in waterlogged lifeboat stop fate others unknown but survivors fear all drowned stop = Sw.Consulate general

---

SKN EIII 169

Telegram till RedAB Nordstjernan 27.2.40 fr.Londonkontor

" Santos torpedoed without warning saturday 8 p.m.50 miles due east Kirkwall. Torpedoe hit after part engine room starboard. Lifeboats this side immediately crushed stop Lifeboat port side launched with xxx 16 men but damaged and capsized several times stop master in this boat but drowned when boat capsized stop crew saved were forecastle when disaster happened stop total crew saved as per our 45 with additional two norwegian sailors names still unknown stop thirdx officer seven crew landed invergordon also two survivors liana stop Third officer broke leg taken hospital inverness today doctors opinio will fully recover stop three men taken hospital on arrival minor accidents released today stop crew well taken care of and asked Kromnow visit crew tomorrow

Dito från Londonkontoret 28.2.40

06 328 xxx xx Santos sunk 8 or 10 minutes after being hit but after

SANTOS 24.2.40

part of vessel was under water five minutes before vessel sunk stop captain lowered forward port lifeboat where both passengers placed but no member crew stop this boat capsized passengers drowned but captain succeeded reach other port lifeboat stop in this lifeboat were chief offiuer chief engineer carpenter and twelve members crewand men from liana stop when boat capsized several times all were drowned except two sailors who were saved on raft stop survivors were all on one raft l launched from foredeck immediately before vessel capsized stop

Telegram till Rederiet 29.2.40 från Londonkontoret

06 329 our 57 Regarding passengers discrepancy whether passengers in forward lifeboat but sure they drowned stop before leaving Kirkwall lifeboat drill every precaution taken regarding lifeboats rafts ladders and each man provided with lifebelt stop as very dark when disaster happened mo uboat sighted but next morning uboat circled round raft stop raft spotted by british palne 8.30 a.m. who advised destroyer. stop santos hit on lee side wherefore unlikely mine stop AB seaman berntsson taken hospital kirkwall stop raft sighted lifeboat next morning pulled there and rescued kling and ståhl stop second third engineer electrician believed been in engine room not seen after disaster stop second officer on bridge hit on head seen on boatdeck but not in lifeboat or raft stop raft afterdeck broken by explosion stop. members steward department and survivors liana tried launched this raft and very likely drowned because this raft damaged stop third officers leg broken in his cabin carried forward raft by Bjorklund stoo second raft foredeck impossible launch account vessels list starboard

---

UBÅT SÄNKT

Odaterad ,lös lapp på SKN EIII vol 169,troligen från Beskickningen i London:

P.M. beträffande ms Santos

Enligt vad de räddade besättnigsmännen uppgivit ha de av en officer å jagaren Gallant,vilken räddade dem, erfarit, att jagaren samma dag,alltså 25.2., på morgonen i närheten av den plats där flotten från Santos befann sig,sänkt en tysk ubåt varvid en del av ubåtens besättning blivit räddad och tillfångatagen. För att få klarhet i huruvida den tyska ubåten sänkts Santos undersökes möjligheten att få ifrågavarande tyska besättningsmän förhörda på den punkten.

Egna noteringar:uppgiften ovan är korrekt. U-63,Günther Lorentz, som sänkte Santos, blev själv sänkt N. 58 40' – V. 00 10' med sjunkbomber på morgonen 25.2.40 av H.M.S. Narwhal, Inglefield och Imogen. Santos blev första och sista sänkningen för U-63. Bland de tillfångatagna var Lorentz. BARA EN †.

Se sid 18

SANTOS . 24.2.40

Santos borde ha gått helt mörklagd.

Brev från Sveriges minister i London, Prytz, till R.Kumlin, UD

London 1.3.40

Sjöfartsombudet, hr Samuelsson, hade under någon tid, innan fartyget väntades till Engelsk kontrollhamn, av rederiets agenter i London enträget uppmanats att söka av Brittiska vederbörande erhålla tillstånd för Santos, liksom också för dess systerfartyg Chile, att fortsätta sin resa direkt till Gtbg utan att anlöpa Kirkwall. Detta med hänsyn till att praktiskt taget hela lasten var täckt av navicerts och att de felande navicerts endast hänförde sig till obetydliga poster. Dock kunde War Trade Board inte förmås att lämna det begärda tillståndet enär bestämmelserna föreskriver att endast fartyg som inneha navicerts (d.v.s. av Brittisk konsul utfärdat intyg att hela lasten är täckt av navicerts) kunde undantagas från inspektion i kontrollhamn. Ett beviljat undantag skulle kunna äventyra hela navicertssystemet. - Lördag 17.2., då sjöfartsombudet erfor att Santos befann sig i närheten av Kirkwall, gjordes ännu ett försök att erhålla ifrågavarande tillstånd. War Trade Board föreslog att en utfästelse av oss skull göras å rederiets vägnar, gående ut på att Santos varken förde post eller passagerare ombord, samt att Brittiska konsuln i Göteborg skulle givas tillfälle att inspektera lasten: på sådana villkor skulle ministeriet hos kontrabandskommittén söka erhålla tillstånd för såväl Santos som Chile att fortsätta sin resa utan att passera Kirkwall. Tiden medgav nu icke någon kommunikation med Göteborg, så vi bestämde därför att göra den föreslagna utfästelsen. Då Chile gör 15 knop, under det att Santos endast kommer upp i 10 knop, voro agenterna här övertygade om att post och passagerare skulle finnas på Chile. -Nästa dag 18.2 beslöto vi för ordningens skull att erhålla bekräftelse från rederiet att Santos icke förde post och passagerare, och vidtoga åtgärder härför. 48 timmar förlöpte innan vi fingo svar från rederiet och då det anlände funno vi till vår förvåning att Santos hade 2 passagerare och 13 postsäckar ombord. Vi u-rättade omedelbart vederbörande här. Någon skada var därför icke skedd. Situationen var emellertid i grund förändrad och patrullfartygen erhöllo genast order att Santos måste tagas in till Kirkwall. ----- Jag vill härmed också passa på att åter fästa din uppmärksamhet på ett telegrafiskt meddelande från beskickningen till UD, varmed en rekommendation från Amiralitetet vidarebefordrades, enligt vilken svenska redare skulle instruera sina befh att släcka samtliga ljus ombord då fartygen passera farvattnen kring Orkneyöarna eller Kirkwall. Såvitt jag förstår handlade icke Santos i emlighet med sådana instruktioner, då dess lanternor o.a. ljus ej voro släckta vid sänkningstillfället. Det vore önskvärt att meddelandet rörande sådana instruktioner delgives samtliga skeppsredare, samt att dessa iakttages.

Din tillgivne Prytz.

SANTOS 24.2.40

Forts från föregående sida: (egna noteringar)
Söderblom svarade Prytz i handbrev som inte finns i mappen.
Löjtnant Carlboms konvojmeddelande omnämns 12.3.40 av Kumlin i brev till skeppsredare Gunnar Carlsson,Göteborg. Det är mycket papper på drift.....

UD R-91

7 man hem med flyg 7.3.40

7 mamm från Santos och befh från Nordia kom 7.3.40 till Bulltofta med ett Aerotransportplan från Shoreham, London. Rederiet ställt garanti till UD för kostnaderna, 356:60 per person. Enligt uppgift i Storfors mapp på SKN var Santosmännen matroserna Erik Hansson och Per Stüresson, lättmatros F.Fyksont ,motormännen Bror Björklund,J.Persson och Conny Kockum samt motorlev Hans Olsson. Se foto sid.

SKN EIII 169

Effekter

De överlevande fick lagstadgad ersättning och sina ersättningskrav nerbantade till lagenliga belopp. Motorelev Olsson satt upp grammofon och 40 st skivor 153:-,körkott 10:-, souvenirer från Sydamerika 25:-, två skräddarsydda kostymer och en överrock 285:-,armbandur 46:-
Matros Kling förlorat "divanteppe och veggteppe och fotoalbum 20:-" matroserna Hansson och Berntsson hade köpt varsin bordslampa i Buenos Aires à 15 kr., matros Stüresson hade en hårklippningsmaskin 9:-,Ie motorman Kockum guldring och kikare 80:_ (begärt 659:-)
Steward Ture Anderssons änka i Göteborg:Erika, fick den 16.4.40 ut 500:- för makens radioapparat och skrivmaskin som han låtit försäkra för 600 i Fylgia. - Rederiet skrev 11.3.41 till SKN om Ivan G.H.Lundman som medföljt Santos som konsulatspassagerare från Santos efter att ha avmönstrats från Sv.Lloyds ms Gdynia i BAHIA, att denne inte tillhört fartygets besättning.Detta i anledning av att änkan ännu inte fått någon effektersättning från Riksförsäkringsverket. 2e styrman Månsson upplyst SKN att Lundman tjänstgjort som mässuppassare ombord. Genom rederiet fick änkan till sist 337:50 vilket godkänts av SKN. - 2e styrman Månsson sände sin lista från Montreal 2.12.40 till rederiet. Månsson hade enligt rederiet 2.11.40 till ~~rederiet~~ SKN påmönstrats "vårt ms Valparaiso och skall medfölja fartyget till USA." -Månsson skrev 2.12.40 i sitt följebrev att "Angående Befh, Ie och 2e styrmännens tillhörigheter kan jag inte meddela mera än att alla hade en sextant vardera.Dessutom hade kapten Björkquist en skrivmaskin. Timmermans verktyg har jag inte mycket kännedom om,men han hade en ovanligt stor uppsättning." Sjunne Månsson. 2e styrman.
Den 29.12 40 försvann ms Valparaiso i Nordatlanten med man och allt.

SANTOS 24.2.40

LAST assurerad i SKN

273 fat Swift Premier Jus	58.862 kg	Barnängens Tekn.FabriksA
540 fat -"-	116.829 kg	Tekn.AB Flora,Gävle
108 fat -"-	23356 kg	MargarinAB Scandia,Lands krona.
30 tunnor -"- Swift Extra P.J.	6382 kg	AB Vandenbergs Margarin Stockholm
55 fat Swift Premier Jus	11749 kg	Scheels FabriksAB,Sthlm
108 fat Wilson extra P.Beef J.	11633 kg	Nordiska Margarinfabrike Stockholm
54 fat -"-	11541 kg	AB Vitin,Sthlm
55 fat LaBlanca extra P. Jus	11697 kg	Kärnans margarinfabrik Hälsingborg
125 lådor corned beef	2722 kg	Speceristernas Varuinköp Stockholm
200 lådor corned beef	4354 kg	AB Bröderna Larsson i Kristinehamn.
100 lådor corned beef	2300 kg	AB Isaksson &co,Östersur
3024 säckar vete	201.000 kg	P.O.Stokkebyes Kvarn AB Göteborg
3174 säckar Plate råg	200.000kg	AB C.M.Isaksson,Sthlm
1772 säckar Plate linfrö	100.000 kg	P.O.Stokkebyes KvarnAB
1772 -"- Linfrö	100.000 kg	Thorburns SönersAB,Udde-valla.
16558 -"- linfrö	1.003.000 kg	Sv,OljeslageriAB,Gtbg
20 säckar Wirner Gold Paste(lim)	1000 kg	P.O.Stokkebyes KvarnAB
75 säckar vetemjöl	5250 kg	RedAB Nordstjernens förı
250 säckar Rio-kaffe	15000 kg	Gottfrid Sjöman &co,Sunc -vall
250 säckar Rio-kaffe	15000 kg	Emil Bohlins Kafferosteri,Gävle
125 säckar Victoria Kaffe	7500 kg	AB Isaksson &co,Östersunc
321 balar kapock	22694 kg	Svenska Kapockfabriken, Stockholm
55 fat Frigorifico Beef Tallow	11672 kg	FabriksAB Victoria,Hälsingborg
55 fat -"- -"- talg	11672 kg	AB Kristallin,Malmö
55 fat -"- -"- talg	11672 kg	M.Zadig AB,Malmö
271 fat Swifts talg	58779 kg	AB Sunlights, Nyköping
125 säckar kaffe	7500 kg	Carl Isaksson AB,Härnösa
250 säckar Victoria Kaffe	15000 kg	AB Erik Lindwall,Uppsala
808 fat No I talg	177444 kg	Liljeholmens Stearinfabı
110 fat Frigo.Beef Tallow	23371 kg	Sv.RemfabriksAB,Gislavec
23 fat Swift No I Tallow	6066 kg	Sydsvenska Läderrems AB Ängelholm
55 fat Extra NoI Tallow	11641 kg	C.Andersson &co,Malmö
55 fat Frig.beef Tallow	11639 kg	Joh.D.Andersson,Malmö
286 fat Municipal Erble Tallow	59556 kg	Sigmund Brodaty,Stockholm
54 fat Swift No I Tallow	11693 kg	Eliassons LäderAB,Malung

SANTOS 24.2.40

LAST. Forts

1002 säckar Plate Alfalfa mjöl	50000 kg	Sv.Lantmännens Riksförbund Stockholm
33 balar kakaosmör	2013 kg	Chokladfabriken Sonja,Uppsa
166 balar kakaosmör	10126 kg	AB Göteborgs Chokladfabrik
500 balar kakaosmör	30500 kg	Sv.ChokladfabriksAB,Ljungsb
416 balar Victoria kakaosmör	23376 kg	Cap Chokladfabriks AB,Gtbg
4333 säckar Bahia kakaobönor	259980 kg	Sv.ChokladfabriksSB,Ljungsb
1000 säckar kakaobönor	60000 kg	Malmö Choklad-Konfektfabrik
84 säckar Carnaubavax	5166 kg	Malmsten & Bergwall,Gtbg
1 säckar Carnaubavax	10101 kg	IndustriAB Viking,Örebro
2000 våta saltade kohudar	52155 kg	Dan Lundgrens Läderfabrik Falkenberg
Tackjärn (Blue Spot pig iron)	506295 kg	Smedjebackens Valsverkss AB
balar nöttagel (Bales of hair)	2507 kg	Bernt Berggren AB,Sthlm
14 balar med 29400 lammskinn(Raw skins)	6160kg	Firma Jerker Hansson
1020 säckar Quebrachoextract	49975 kg	A.Elisassons Läderindustri Malung
3000 slatade San Juan oxhudar	87367 kg	Malmö LäderfabriksAB:Malmö
4000 saltade Frigorifico kohudar	119759 kg	
700 Santa Fé rena lätta kohudar	14496 kg	L?Mattsons Läderfabriks AB Gävle
1000 våta saltade kohudar	26407 kg	Sydsvenska Läder & Remfabriks AB Ängelholm
4000 våta saltade kohudar	107843 kg	AB Wilhelm Grönwalls Läderfabrik,Ängelholm
2500 saltade Northern kohudar	62975 kg	
1250 Saltade N.reject kohudar	32435 kg	
8 tunnor Glycerin "Nobeltest D.21"	85942 kg	TrafikAB Grängesberg-Oxelösund
1734 säckar la Plata råg	105000 kg	AB Jaeger de Bong,Sthlm
3 balar scoured Montevideo ull	19582 kg	AB Ullimport,Borås
25 balar greasy -"- ull	12750 kg	Vetlanda Ullspinneri AB
75 balar -"- -"- ull	38220 kg	Yllefabrikerna,Norrköping
225 balar -"- -"- ull	114750 kg	AB Ullimport,Borås
75 balar -"- -"- ull	38280 kg	Skånska Yllefabriken:kristianstad
50 balar -"- -"- ull	25500 kg	Wallbergs FabriksAB,HAlmsta
51 balar -"- -"- ull	15510 kg	L.J.Vinquist,Fritsla
6 balar tvättade -"- ull	2259 kg	Karlshamns YllefabriksAB
1359 balar greasy -"- ull	643849 kg	Statens Reservförrådsnämnd
43 balar Fardos tvättad ull	15430	Sv. förenade Trikåfabriker Borås
27 balar Bahia Blanca ull	10003 kg	
93 balar tvättade Montevideo ull	30864 kg	
90 balar -"- -"-	25900 kg	Svenska Yllekoncernen:Tidan
16 balar -"- -"-	5160 kg	Gestriklands Yllefabrik,Järb

SANTOS 24.2.40

LAST. forts.

30 balar tvättad Montevideo ull		10805kg	Schullström&Högström,Bögåaä
18 balar -"-	-"-	6180 kg	Ferd.Sjöberg AB, Gävle.
60mbalar -"-	-"- ull	20600 kg	Förenade Yllefabrikerna Norrköping
19 balar -"-	-"- ull	6581 kg	Arvika Ullspinneri AB
6 balar -"-	-"- ull	2060 kg	C.L.Svensson & Söner,Norrköp
89 balar -"-	-"- ull	30890 kg	Förenade Yllefabr.Norrköping
14 balar -"-	-"- ull	5140 kg	Vetlanda Ullspinneri AB
2 balar -"-	-"- ull	860 kg	C.A.Borgs söner AB,Lund
285 balar Uruguayan greasy	ull	89450 kg	Malmö Yllefabriks AB
8 balar Santos ull		3091 kg	Skånska Yllefabrikerna AB Kristianstad
23 balar tvättad ull		8200 kg	AB Kamgarn, Borås
18 balar tvättad lammull		5180 kg	Kristinedals Fabriker Lidköping

Totalt 5.307.746 kg

Reservation för ytterligare lästpartier, inte försäkrade i Sverige, och transitgodt till Finland.

Även 13 säckar post ombord, enligt UD.

SKN 37.3.40- 2.5.41 utbetalat 6.135.445:96 kr för last....

SKN EIII 169 Lastlista per MS Santos

Från Buenos Aires till Göteborg: 50 ton extrakt, 284 ton hudar(10450 st) 393 ton talg, 100 ton Premier jus, 7 ton corned beef, 1 ton Gold Paste, 86 ton glycerin, 39 ton ull, 305 ton råg, 201 ton vete, 1003 ton linfrö, 50 ton mjöl, 3 ton tagel.

Från Montevideo till Göteborg: 760 ton ull, 200 ton linfrö, 133 ton saltade hudar (5000 st), 2 ton corned beef.

Från Rio de Janeiro till Göteborg: 500 ton tackjärn, 23 ton kaffe, 10 ton vax, 1 ton diverse

Från Bahia till Göteborg: 320 ton kakao, 67 ton kakaosmör, 26 ton kapok, 5 ton vax.

Från Buenos Aires till Hälsingborg: 12 ton talg

Från Buenos Aires till Malmö: 314 ton ull,47 ton premier jus, 46 ton tal 87 ton hudar (3000 st).

Från Buenos Aires till Stockholm: 70 ton premier jus

Från Rio till Stockholm: 1 ton filtar i lådor

Från Victoria till Stockholm: 37 ton kaffe (625 säckar)

Tidningen Sjömannen Okt 1981 i artikel av Ove Allansson med titeln "Andra Världskriget."

"Då Peru på hemresa från USA:s västkust nalkades Kirkwall fick hon

kontraorder att gå till Azorerna för vidare order. Orsaken var att Santos torpederats några timmar efter det hon varit vid Kirkwall för Engelsk kontroll, och ett 30-tal man saknades. Vi kände flera av gubbsen i Santos och jag minns hur upprörda vi var, hur vi talade om mord. Jag vill minnas att av Santos befäl var det bara 3e styrmannen som överlevde. När det small gick skepparn i en tung päls ute på bryggan och hann inte få av sig den inan han låg i sjön. Kämpande i det iskalla vattnet försökte han hålla sig uppe. När en av Santos livbåtar upptäckte honom var han totalt slut och nästan ihjälfrusen, och tragiskt nog orkade ingen dra upp honom i livbåten. Bara några stycken från Santos överlevde, flera frös ihjäl i livbåtarna. Det var också grymt att med Santos gick 8 räddade från den tidigare torpederade Liana i djupet."

Egna noteringar:

Sänkt av U-63

Enligt Tyska sjöhistorikern Rohwer ingick Santos i konvoj HN 14 och sänktes kl.21 den 24.2.40 av U-63, Günther Lorentz, på lat.N.59 17'- long W.00 42'. Ubåten sänktes några timmar senare med sjunkbomber av eskortfartygem H.M.S Narwhal, Inglefield och Imogen. Santos blev första och även sista sänkningen för U-63. (Se sid 12)

U-63, 500 depl.ton, L.65 B.6 sänktes vid middagstid 25.2. Fyra dygn tidigare hade U-53 sänkts med sjunkbomber i samma farvatten men betydligt närmare Kirkwall. Från U 63 bärgades 5 tyskar bland uppflytande olja och spillror, en av dem var Lorentz, som fick tillbringa resten av kriget i fångläger i Kananda.

Enligt dossiern om Santos i KK huvudarkiv FIIIc vol 137 gick Santos fullt upplyst och <u>ensam</u> vid sänkningen. I Lloyds War Losses anges Santos postition som N.57 17'- W 0.42', men såväl 3e styrman Månsson (se sid 3) som Rohwer fastslår N.59 17'.

P.Kurowski:"Krieg unter Wasser"(Düseeldorf 1979)

" Als U-63 unter Fregattenkapitän Lorentz am 24.2.40 den konvoi AN 14 angriff und das Schwedische Motorschiff Santos herausschoss, wurde das Boot durch die Zerstörer Escort, Inglefield und Imogen unter Wasser gedrückt und versenkt. Das Britische Uboot Narwhal war ebenfalls an diesen erfolg beteiligt. Ein teil der besatzung des U-bootes, darunter der Kommandantl wurde von gegner gerettet. "

Innan Santos avgick från Kirkwall hade matrosen Bernt Berntsson, Göteborg, inlagts på sjukhus för benbrott Istället för Berntsson ryckte under resan till Kirkwall Palmer Kling in som jungman (hade mönstrats som stuertsbiträde) Berntsson var upptagen i de första förlustlistorna för Santos men lå då på sjukhus.

SANTOS 24.2.40

De 13 kontroversiella postsäckarna tycks ha tagits ombord i Kirkwall, inte i Sydamerika. - Vid torpedexplosionen sattes maskinrummet omedelbart under vatten, stb båda båtar sprängdes bort och akterflotten förstördes, allt ljus slocknade och fartyget fick kraftig STB slagsida som försvårade firandet av BB båtar. Innan fartyget sjönk låg hon nästan på sidan och förmasten var nära att dra ner STB förliga flotte. BB båt nr I med befh, makarna Firing och 13 andra slog runt nästan genast den kommit i sjön. IO man som befunnit sig i sina hytter ibacken hade hunnit rädda sig upp på STB förliga flotte. Den enda av befälet som överlevde var 3e styrman Sjunne Månsson. Av de 8 männen från Liana överlevde 2. Det tog 3 månader för 3e styrman att bli återställd. Hân lämnade hösten 1940 Göteborg som 2e styrman på ms Valparaiso och försvann med detta fartyg i Nordatlanten vid nyåret 1940-41. Det klarlades efter kriget att Valparaiso torpederades på nyårsafton 1940 kl.21.11 då hon i konvoj HX 97 var på resa från Halifax till U.K. Alla 33 ombv försvann med fartyget.



7 man från Santos anlände 7.3.40 till Malmö med flyg från Shoreham utanför London, vilka här är fotograferade framför maskinen. De är motormännen Coony Kockum, Malmö, Arne Björklund och Albert Persson, jungman Knut Sykfont, Timmernabben, matroserna Hannson och Sturesson samt motorelev. Hans axel Olsson, Malmö. Även Nordias befh var med på planet.

Vänd

Egna noteringar

SANTOS 24.2.40

De hade i England försetts med kläder och bott på Sjömansmissionen. En av dem hade just kommit föröver ~~fr~~ för att låna cigaretter och de satt i en hytt och talade om torpederingar då en våldsam stöt skakade fartyget och ljuset slocknade. Santos sjönk på 6-7 minuter men de hann ut till STB förflotte. (Se sid 3)

Santos historik

Motorfartyg på 3877 brton byggt 1925 vid Kockums i Malmö av stål. L.111,2 B.15,7 Tillhörigt Red AB Nordstjernan (Axel Ax:son Johnson) i Stockholm. Sjösatt 20.9.24 Levererat 8.5.25 som det sista fartyget i den serie för Johnssonlinjen som inletts 1912 med Suecia (Se 16.8.42) 6550 ton dw. Open shelterdäckare med kort back, två genomgående däck, häckakter, 4 lastrum med 3 förluckor och en akterlucka. Skans i backen. Maskinrum och överbyggnader något akter om midskepps, mellan stor och mesanmasterna. 3 akterstagade master av vilka mesanmasten uppbar å var sida avgasrören från maskin. Ingen ordinär skorsten. 10,36 meters djup till shelterdäck. Djupg. på full last 7 meter. 10st el. wi̶nschar och 10 st 5-tons lastbommar. El. ankarspel och el.hydraulisk styrmaskin. Huvudmotorerna på 2800 ihkr var tillverkade på licens från Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg vid Kockums, s.k. MAN-motorer. 11,5 knop. Santos maskiner var Kockums första MAN-motorer. 4 st ljusa en-mans passagerarhytter på förkant av däckshuset på shelterdäck, grupperade kring en elegant salong med skotten boaserade i ljus flammig björk. På båtdäcket låg redarsviten och befh arbetsrum och sovrum med mahognyinredning. Befälsmässen och 2 manskapsmässar låg intill köket. I ett mindre poophus fanns sjukhytt, 2 ekonomipersonalhytter,Isskåp och förråd. - 3.7.27 avled befh E.Atterling ombord i Sydatlanten och begravdes til havs. - 14.2.36 på resa Sthlm.Gdynia grundstötte Santos vid Sandhamn . Rep, vid Kockums gick på 100,000:- kr. Ett 60-tal bottenplåtar förnyats. -Santos var rederiets första förlust sedan 1930 då ms Kronprins Gustaf Adolf förstördes av brand utanför Brasiliens kust. Santos var då med och assisterade. Kronprins G.A. var nr 3 i Sueciaserien, lev 1914 från B&W i Köpenhamn. Nr 2 var Pedro Christophersen. - 12.12 58 sjösattes vid Lindholmen en ny ms Santos.

REDERIAKTIEBOLAGET NORDSTJERNAN

CODES USED:
BENTLEY'S COMPLETE
BENTLEY'S SECOND
BOE'.MOSSE

TELEPHONE AND TELEGRAPHIC ADDRESS:
"JOHNSONS" STOCKHOLM
INTERNATIONAL TELEPHONE.
STOCKHOLM 0124

JOHNSON LINE

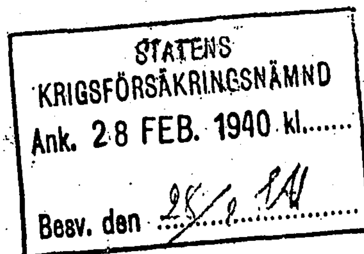


REGULAR SERVICE
SWEDEN, BALTIC PORTS-
-BRAZIL, RIVER PLATE
SWEDEN, FINLAND, BALTIC PORTS-
-EZUELA, COLOMBIA, CENTRAL AMERICA
SWEDEN, FINLAND, BALTIC PORTS,
ANTWERP-NORTH PACIFIC
WEDEN, FINLAND, BALTIC PORTS,
ANTWERP-SOUTH PACIFIC
AND VICE VERSA

FLEET:

NOS AIRES	9350	D.W.
ADA	9350	"
BALBOA	9350	"
AXEL JOHNSON	7200	"
ANNIE JOHNSON	7200	"
MARGARET JOHNSON	7200	"
ARGENTINA	7050	"
BRASIL	7050	"
NORDSTJERNAN	7050	"
URUGUAY	7050	"
COLOMBIA	7050	"
CHILE	7050	"
PERU	6900	"
VENEZUELA	7400	"
ECUADOR	7400	"
SUECIA	6550	"
PEDRO CHRISTOPHERSEN	6550	"
KRONPRINSESSAN MARGARETA	6550	"
PACIFIC	6550	"
SAN FRANCISCO	6550	"
PARAISO	6550	"
A	6550	"
SANTOS	6550	"
JANUS	15100	"
BUILDING	15100	"
BUILDING	12500	"
LDING	12500	"
ANÄS	500	"
NYNÄS	300	"

STOCKHOLM 7 den 27 Febr.1940.
POSTBOX 7196


STATENS
KRIGSFÖRSÄKRINGSNÄMND
Ank. 28 FEB. 1940 kl.......
Besv. den 28/2 1940

Statens Krigsförsäkringsnämnd,
STOCKHOLM.

m.s. SANTOS.

Vi få härmed bekräfta vårt igår lämnade muntliga meddelande, att vårt motorfartyg SANTOS den 24 ds torpederats utanför Kirkwall. Sedan vårt Londonkontor inhämtat uppgifter av de räddade ha vi idag mottagit följand telegrafiska rapport:

"""Santos torpedoed without warning Saturday 8 P.M. 50 miles due east Kirkwall. Torpedo hit afterpart engine room starboard. Lifeboats this side immediatly crushed stop Lifeboat port side launched with 16 men but damaged and capsized several times stop Master in this boat but drowned when boat capsized stop Crew saved were forcastle when disaster happened. Total crew saved as per our 45 (Third officer seven crew landed Invergordeon also two survivors "Liana") with additional two Norwegian sailors name still unknown. Third officer broke left leg taken hospital Inverness today doctors opinion will fully recover. Three men taken hospital on arrival, minor accidents, released to-day. Crew well taken care of and asked Kromnow visit crew to-morrow."""

Tyvärr få vi den uppfattningen av förestående rapport att endast 12 personer räddats av ombordvarande 44.

Vi skola ordna med sjöförklaring så sna den skadade tredje styrmanneh och besättningen i övrigt åt kommit till Sverige.

Högaktningsfullt
REDERIAKTIEBOLAGET NORDSTJERNAN
Axel Johnson

NORDIA 26.2.40

RAMMAD I ENGELSK KONVOJ AV JAGAREN H.M.S.IMPERIAL, SJÖNK 30 MINUTER EFTER KOLLISIONEN. 2:e STYRMAN OCH EN MATROS FÅTT SÄTTA LIVET TILL.

NORDIA 26.2.40

Rapport:

Avgick Hull 18.2.40 destinerad till Göteborg. Rumslast av kol och styckegods (maskiner,maskindelar, post mm) Däckslast:koks, ull etc till c:a 3 meters höjd på fördäck. Å lucka 3 till c:a 2 meters höjd. För koksdäckslasten å fördäck sedvanlig stöttning med nät och bräder.Ullbalarna å lucka 3.på akterdäck, voro surrade med manillagölingar till ringar i luckkarmen. Djupg .F.13′6″- A. 15′ 19 ombv.

Kolliderade med Engelsk jagare 26.2.40 kl 03 c:a 70′WSW Frojsoen,Norge. SSW 6 Beaufort. Grov sjö,mulen luft, god sikt. Ie styrman och utkik på bryggan. 2 man ljutit döden. Inga skadats.

Vid kollisionen splittrades båtdäcket BB c:a en meter in och brädgången midskepps BB intrycktes. Skadorna under vattenlinjen inte kunnat kontrolleras eftersom fartyget sjönk. Antaglig orsak till olyckan:Mörkret och den omständigheten att inget av fartygen förde sido- eller toppljus.Felmanöver av den Engelska jagaren. - Nordia följde efter konvojledaren med c:a 8 knop. Det andra fartyget var H.M.S.Imperial D.09,som iakttogs några sekunder före kollisionen tvärs om BB på 20-30 famnars avstånd . Imperials hastighet obekant. Imperial avgav inga ljudsignaler. Nordia avgav upprepade korta signaler med ångvisslan. I kollisionsögonblicket atäva de Nordia approx. ONO,Imperial SSO. Imperial förde inga lanternor.Nordia förde endast avskärmad akterlanterna.

Höganäs 8.3.40
E.Bengtsson
Befh.

BEFÄLHAVARENS rapport

Avgick Methil kl.16 den 23.2.40 i konvoj om 42 fartyg som gick i 3 kolonne Nordia gick som nr 5 i första kolonnen räknat från W till Öst. Den 26.2 kl.03 upptäckte Ie styrman på bryggan en jagares stäv tvärs BB och avgav genast varningssignaler i ångvisslan. Kollisionen följde omedelbart efter. Jag befann mig vid tillfället i karthytten under bryggan, och styrman kom nerspringande och varskodde att vi rammats av en engelsk jagare. Jag tillsade honom att stoppa maskin och begav mig över till BB-sidan för att undesöka skadorna. De synliga skadorna var av sådan art och belägna på sådan plats att jag återvände till bryggan och slog full fart igen för att återt vår plats i konvojen. På jagarens förfrågan om vi var "allright",svarade jag "yes." Endast några minuter efteråt märkte jag att fartyget började få BB slagsida och beordrade Ie styrman att pejla förliga rännstenen BB och undersöka överboxen,samtidigt som jag slog stopp i maskin. Innan dessa order hunnit utföras började förskeppet sjunka och jag beordrade sjösättning av båtarna.Sedan BB båt med sin besättning sjösatts gick jag upp på bryggan och signalerade till jagaren att hålla sig klar att ta upp båtbesättningarna. Jagaren låg då 1 à 2 kabellängder från Nordia. Då STB båt

NORDIA 26.2.40

sjösattes i lovart hade Nordia redan 20-25° BB slagsida, och båten firades med sin besättning av 2e styrman Thyselius och matros Sjöberg. Då båten var halvvägs ner till vattnet lyftes den upp av en sjö,förtaljan krokades av och båten slog i fartygssidan,hängande i endast aktertaljan. Jag ropade upp till Sjöberg att lägga av aktertaljan förrrunt,vilket han gjorde. Livbåten kom ner på rät köl och jag ropade upp till de två kvarvarande att hoppa ner i vattnet. De tvekade och i nästa ögonblick kastades livbåten av en sjö nästan ända fram till backen.Fartyget gjorde ingen framfart. Jag ropade till Thyselius och Sjöberg att gå över till läsidan och hoppa i vattnet där,verefter vi försökte ta oss runt dit. Skadad vid sjösättningen hade vår båt då redan börjat vattenfyllas och i den höga sjön var det omöjligt tat ro den mot sjön. Den kastades ständigt på sidan. Vi lyckades emellertid hålla oss nära vraket. Efter en kort stund tyckte vi oss höra Thyselius röst tämligen nära, och försökte ro i riktning mot den. Hela tiden ropade vi från livbåten för att få svar ifrån honom eftersom vi ingenting kunde se i mörkret. 4-5 gånger svarade han men hördes avlägsnare för varje gång och till sist fick vi inga svar på våra rop. Av Sjöberg hördes ingenting. Kl.03.30 sjönk Nordia och ~~45x~~ 45 minuter senare togs vi upp av jagaren.Livbåten var då halvfull med vatten.Efter ytterligare 30 minuter togs alla i BB båt upp.Jag rapporteradeomedelbart till jagarens befäl.att 2 man saknades och sökandet fortsatte med strålkastare. Jagaren låg kvar på olycksplatsen till kl 09.Vinden hade då ökat till full kuling och det ansågs uteslutet att någon av dem kunde vara vid liv i den höga sjön.Jagaren satte kurs på Lerwick där de överlevande av besättningen landsattes kl.12.30 den 27.2

Höganäs 8.3.40 Befh

Sjöförklaring i Hälsingborg 13.3.40 kl.11.

Sakkunniga: Fartygsinsp. Victor Hansson & sjökapten N.Hammar stäält frågor om livbåtarnas utrustning och flottarnas placering.
Skeppsredare Carl Norrthon infunnit sig.

Befh : Nordia höll sin plats i konvojen vid kollisionen och alla livbåtar och flottar var fullt utrustade. Urhuggningsnaordningarna till båtarna var av Milles patent. En flotte stod på lucka 2, en på lucka 4. Der var osurrade. Förflotten flöt av fartyget när fördäcket kommit under vatten Akterflotten låg kvar på a.däck näf vi gick i båtarna. Båda flottarna senare flutit iland i Norge.Alla ombv hade livbälten och order att ha dem med till sina arbetsplatser ombord.Befh sett att Thyselius haft livbälte på sig,troligen även Sjöberg. 4 livbojar fanns under bryggan, 2 vid båtarna. Om de 2 saknade tagit plats på akterflotten skulle de löpt större risk att dras ner,eftersom denna flotte när fartyget sjönk antagligen kastade midskepp fastnade och slog runt innan den flöt upp.

NORDIA 26.2.40

Ie Styrman Lindahl: Var på bryggan och upptäckte jagaren först av alla. Utkiken stått bredvid honom på BB bryggvinge. Mycket mörkt och regndisigt, men akterlanternan på framförvarande fartyg hade synts liksom lanternor från några andra fartyg i konvojen. Økrovet på fartyget faamför kunnat svagt skönjas i mörkret.

Matros Fjermestad: Stått till rors. Ej kunnat se konturerna av det närmas framförvarande fartyget. Upptäckt jagaren först i kollisionsögonblicket.

Lättmatros Furhovden: Legat och sovit på sin frivakt.

KK memorial 5.4.40

Orsak: Det engelska krigsfartyget,vilket enligt internationella ombordläggningsreglementet,artikel 19, borde hållit undan och gått akter om Nordia. Under rådande exceptionella förhållanden,då alla fartygen i konvojen gingo med avskärmade lanternor, och reglerna för ljussignaler (artikel I) icke tillämpades, hade det varit vakthavande officerens å jagaren oavvisliga plikt att tända sina sidoljus om han haft för avsikt att skära de tre kolonnernas kurslinjer.

Ex officio
Bo Bergström

Crew List (Namn & adresser delvis SKN)

Befh Nils Erik Bengtsson, Höganäs, f -08 Sedan 3.11.39
Ie styrman Arthur Lindahl, Göteborg, f -06
+ 2e styrman Erik Axel Johan Thyselius, Visingsö, 24.6.95 i Sthlm gift
Ie maskinist Thure K.J.Brandt, Malmö, f -97
2e maskinist Karl Andrsson,Sölvesborg, f-87
Stuert Oswald Johansson, Göteborg, -95
Kock Folke Brorsson, Lerberget, f -11
Mässuppassare Rolv Haukaas, Bergen, f -23
Matros Finn Fjermestad, Stavanger, f-12
+ Matros Olof Sixten Sjöberg, Bohus-Malmön, 2.8.08 Malmön
Lättmatros Ludvig Furhovden, Bergen, f -16
Jungman Antler Hansen, Langstrand, Bodö, f -16
Jungman Rune Gustavsson, Göteborg, f -24
Donkeyman Aage B. Aagesen, Stavanger , -
Eldare J.Bos, Amsterdam, f -02
Eldare Johannes Martens,Menadostaat 16,Amsterdam, f -93
Eldare Peder Henrik Altepost, Rotterdam, f-99
Lämpare Hans Folke Hansson, Karlskrona, f -16 Buskeröd
Maskinelev Erik Granath, Spannmålsgatan 2,Gtbg, f 21

NORDIA 26.2.40

Skadeståndsprocess till 1944

I ett PM från SKN 25.4.44 omtalas att Wilson & Co ,som bevakat de Svenska intressena i målet Nordia-Imperial i London , lyckats få till stådd en uppgörelse med vederbörande E. myndigheter på basis"Imperial helt ansvarig för kollisionen." På gund av att ansvarigheten begränsats har emellertid skadestånd endast erhållits med sammanlagt £7316.17.6 från vilket belopp avgår nämndens kostnader i England £430.17.6. Nettoprovenyet alltså £6886:-

---

Försäkringar

SKN 6.4.40 utbetalat 700.000:- för totalförlust
SKN 11.4 11.157:25 för förlorade effekter
SKN 2.8.40 34188:- till Försäkr AB Skandinavien för skadestånd till 2e styrman Thyselius änka
Rederiet utbetalat 14566:59 för effekter, fick av SKN 11207:25
Skn dragit av 100:- för Ie styrmans radio och vägrat ersätta maskinelevens förlust av 50:25 i kontanta pengar.

Effekter

Eldare Martens: grammofon med 30 plater, ur med kedja
Eldare Bos: 800 cigaretter
Eldare Altepost: Guldring och armbandsur
Donkeyman:15 sten Waltkam goud ur
Mässpojken: 2 lereböker i Engelsk, 1 guldfyllepen, 1 klokke,1 pose med strömper, I dune, I loken og en pute, I kuffert, sjösek
Jungman Hansen: Barbersaker, sengklaer, håndklaer,oljefrakk, 4 dongeridress
Jungman Gustavsson: Fickur 67:-, guldring 65:-, cigarettetui i silver 10 pipa och tobak 10:-, 3 tavlor 20:-
Lättmatros Furhovden: armbandsur 80:-, kostym, överrock,marinkavaj
Matros Fjermestad: Kakhikostym 15, verktyg 80
Kocken Brorsson: Kokbok 8:-, plånbok 7:- klocka 5:-
Stuert:Klocka med kedja 65, ring 28, 1 ställ koj-och ventilgardiner 15
2e maskinisten: sticktäcke, filt, handkoffert, urkedja
Chiefen: radioapparat 175, bordsur 15, fickur med kedja 75, svalrock 8, 2 yllesjalar 24,
Ie styrman: Uniform 45, radio 100, guldmanschettknappar 15,transportör 5
Befh: 2 pipor 5, väckarur 5,fickkniv 4, ritbestick 15, Sjölagen 10. tysk och engelsk grammatik 10, zeiiss marinkikare 150, koffert & resväska 45, solhjälm 5, plånbok 10, reservoarpenna 20, verktyg 50 tavlor 30, väggbonad i rödlakan 30, sticktäcke 15,skinntofflor 10, patrol suit 40, dito 25, kakhiuniform 30, kojöverkast 10
Befh fick av rederiet 1793:-

NORDIA 26.2.40

Telegram London till UD 1.3.40.

"98 your 42 Nordia 14 of crew flying Sweden 6 march stop 3 following day = Sw.Consulate General (Finns på UDHP80c 3513)

P.M från UD 4.4.40 ang.kostnader för Nordias besättn

Utrikesförvaltningens bruttoutgifter

Generalkonsulatet i London	4640:70
AB Aerotransport	3922:60
Konsulatet i Amsterdam	22:13

RedAB Höganäs till UD inbetalat ersättning för den del av kostnaderna som åligger redaren = Kr 5193:35

Utrikesförvaltningens nettoutgifter:
Kr 3392:08

Carl Northon,Höganäs 14.4.44 i brev till SKN

ss Nordias krigsförlisning febr 1940

Utgifter rederiet haft i samband med denna förlisning och vilka utgifter ej förut ersatts:

Olycksfallsförsäkr. 17 man per båt Lerwick-Kirkwall-Engelsk hamn Kr 820:-
11 man per flyg Amsterdam-Stockholm 1147:50

Inackordering i Hälsingborg av 2 norska matroser som vittnen vid sjöförhör 113:50

Resekostnader 2 Norrmän Hälsingborg-Bergen resp Stavanger 172:-

Kostnader med anledn, av sjöförklaring 150:-

Ersatt förlorat lånebibliotek 300:-

Kaptenens hyra mfl affäärer

Telegram med anledn. av olyckan 197:-

Ersättning magistratsbesiktningsmän 300:-

Totalsumma 4300:-

Under förhoppning att ovanstående utgifter bli upptagna till ersättning,teckna vi högaktningsfullt

(Fick 1157:- från SKN)

Egna noteringar

2e styrman Thyselius efterlämnade hustru Maj och 3 barn, födda 1934-39, bosatta Norra Området nr 3,Enköping. Matros Sjöberg efterlämnade moder, Sara Henrietta Nilsson i Avesta

H.M.S.Imperial på 1370 ton byggd 1937 krigsförliste 29.5.41 under evakueringen av brittiska trupper från Heraklion på Kreta. Dagen innan hade hon fått roderskada under flyganfall på em och måste överges kl.04 29.5 strax utanför Heraklion.H.M.S.Hotspur tog upp besättningen varpå Imperial sänktes med artillerield.Man var tätt inpå kusten och den engelska flott-

STORFORS 27.2.40

RAMMAD OCH SÄNKT I ENGELSK KONVOJ AV JAGAREN H.M.S.JACKAL 13′SO LONGSTONE FYR . BESÄTTNINGEN TAGITS UPP AV H.M.S Janus.

STORFORS 27.2.40

Rapport

Avgick Hull 24.2.40 till Newcastle för konvojorder,dest. till Göteborg. Rumslast 617,3 ton kol. Djupg.F 11'6"-A.13'6" 90 ton bunkers. 14 ombv. Kolliderat 27.2. kl.22.48 c:a 13'magn.SO½S från Longstone fyr i konvoj,visar de endast konvojakterlanterna. Vind syd 2 Smul sjö,klar luft,barometer 755. Ie styrmans vakt. Utkik på bryggan. Ett stort hål på BB bog, skador på kollisionsskottet. Orsak:felaktig manöver av jagaren H.M.S.Jackal som siktade 4-5 streck på BB bog en minut före kollisionen, på omkring kurs SO. Storfors kurs var N4O,fart c:a 8 knop.Jagaren gav en BB-signal, Storfors 2 STB-signaler. I kollisionsögonblicket var Jackals kurs omkring O½S,Storfors omkring NtO½O girande STB.

Skeppsdagbok

Avgått Extension Dock,Hull 06.30 lördag 24.2. med flodlots och Nordsjölots ombord.Ankrat innan för Spurn fyr 08.40 för att invänta konvoj -lämnat flodlotsen.

Sön 25.2.05.30 lättat ankar.avgått i konvoj under Nordsjölotsens ledning. Under dagen satt fram skeppsuret en timme.

Mån 26.2 05.20 ankrat utanför Tyne pirar.08.35 lättat ankar,fortsatt in till Tyne under flodlots, för att erhålla instruktioner. Förtöjt i bojar 11.30 vid Tyne River.

Tis 27.2 14.45 avgått .Lämnat flodlotsen 15.35 och styrt under Nordsjölotsens ledning. Kl.18.30 gått in i konvoj och styrt efter ledarefartyg. Från kl 19.45 stävat kurs NO,dev.4° O,behållen magn. kurs N 4° O,missvisning 13° W ,behållen rv kurs N 9° W. Strax före kl.22.48 syntes topplanternan och båda sidolanternorna av ett fartyg som sedare visade sig vara HMS Jackal.Avståndet var ungefär 3 skeppslängder av Storfors längd och bäringen 4-5 streck på BB bog. Storfors,vars sidolanternor voro täckta, blottade genast BB lanterna,gav en kort stöt i ångvisslan och hårt STB roder,varefter blåstes yttreligare en kort STB-signal. Jackal svarade på den andra STB-signalen med 2 korta stötar varefter full back slogs i Storfors maskin,men Jackal, som hastigt härmade sig, rände med sin stäv åtskilliga fot in i Storfors BB bog. Förpiken och ettans bottentank vattenfylldes omedelbart och Storfors började sjunka med förskeppet. Kollisionsskottet befanns vara brutet och trots att pumparna arbetade oavbrutet i c:a en timme visade det sig omöjligt att minska vattnet. Fartyget övergavs c:a kl.00.15 28.2 Alle man gick i livbåtarna och togs senare upp av HMS Janus. Tiden mellan första observerandet av Jackal och kollisionen uppskattas till mindre än en minut. Fartygets position vid kollisionen var ungefär 13 mil SO½O från Longstone fyr.

Newcastle 7.3.40
Pontus Storm
Befh

STORFORS 27.2.40

Maskindagbok

tis 27.2.40 kl.16 sakta fart till kl 18.30.Däreêter full fart (konvojfart) till kl 22.48. Full back från 22.48 -22.51,därefter stopp. Länsat från trimtankar och lastrum.Inget vatten. Länsat från stortank för fullt utan ngn märkbar minskning. Ljusmaskin igång 15-

Newcastłe 7.3.40
Befh

Sjöförklaring på vicekonsulatet Newcastle o/Tyne 8.3.40 kl 15

Sakkunniga: T.Brandt & O.Corsander, befh på resp. Nämndö och Värmdö.

Befh Storm: Avgick 27.2 14.45 från Pillow Buoy,lämnat flodlotsen innanför Tyne pirar,sedan styrt efter Nordsjölotsens anvisningar inom ett begränsat område utanför Tyne i väntan på konvoj. Kl.18.30 kom order att inta plats nr 15 i konvojen.Höll avstånd c:a 2 kabellängder akter om närmast före gående fartyg fram till kollisionen. Strax före kl 22 lämnade jag befälet till Ie styrman.Jämväl befann sig på bryggan Nordsjölotsen ochjag gick ner i salongen. Kl.22.50 väcktes jag av ett fruktansvärt brak.Jag rusade upp på däck och förstod att en kollision inträffat varigenom Storfors förskepp BB skadats. Jag begav mig föröver och fastställde skadornas omfattning.Jag såg att BB båt redan sjösatts. Då fartyget syntes vara i sjunkande tillstånd och dssutom i BB båt befunno sig några nästan nakna sjömän,beslöt jag mig för att sätta dessa jämte skeppspappren över i HMS Jackal,vilken,som det senare utröntes, var det kolliderande fartyget. Sedan mitt beslut utförts, återvände jag jämte livbåtsbesättningen,omedelbart till Storfors. Samtidigt satte Jackal ut en livbåt med en officer och besättningsmän för att besiktiga skadorna. Strax efter observerades att eld utbrutit i eldarskansen , vilken emellertid efter en stund kunde släckas. Storfors sjönk under tiden alltmer varför det beslöts att överge fartyget, vilket skedde kl.00.15 den 28.2.-Kl.01.15 anlände jagaren Janus och tog oss ombord Dessförinnan föreslog jag chefen för jagaren att denna skulle kvarligga på platsen till gryningen,i vilket fall våra livbåtar skulle kunna uppehålla sig i Storfors närhet. Jagarchefen avslog min begäran med motiveringen att han hade ett patrulleringsuppdrag. Han erbjöd sig emellertid att telegrafera efter ett bärgningsfartyg som skulle kunna anlända efter 5-6 timmar.Då det emellertid började blåsa upp ansåg jag det intexfôxxxx förenligt med mitt ansvar att kvarstanna på platsen utan medföljde Janus till Tyne. På särskilda frågor svarat att officeren som kom ombord för besiktning av skadorna ansett att Storfors skulle kunna hålla sig flytande. Att Jackal försvann sedan de till Jackal överförda besättn.männen

återförts till Storfors. Att det varit omöjligt i mörkret att se vilka skador Jackal fått. Att Storfors fört blå konvojlanterna akter samt avskärmade sidolanternor enligt konvojbestämmelserna. Att Storfors låg i marvatten i sjunkande läge då hon övergavs.

Ie Styrman Skog: Storfors plats i konvojen var nr 15 på en linje. Strax före kl.22 lämnade befh bryggan.Akter om Storfors gick andra fartyg i k konvojen.Strax föxe kollisionen observerade rorsmannen ett fartyg förut om BB och vaskodde mig. Jag såg fartygets båda sidolanternor och topplanternan stävande mot Storfors på c:a 3 skeppslängders avstånd. Jag blottade genast BB xxxxxxx sidolanterna och då jag ansåg en kollision oundviklig beordrade jag hårt STB roder och gav samtidigt en kort stöt i ångvisslan. Strax efter gavs ånyo en kort signal i ångvisslan som besvarades med 2 korta signaler. Jag slog nu full back men omedelbart där på körde det mötande fartyget med sin stäv in i Storfors BB bog c:a 8'. Det andra fartyget var en jagare som omedelbart backade ut och lyste på Storfors med sin strålkastare. Storfors förskepp började genast sjunka. EFter kollisionen sprang rorsman till aktertaljan på BB livbåt och utkiken befann sig redan i båten.Jag firade förliga taljan. Något senare gick jag och en del av besättningen också i BB båt.Sedan några våta och nästan nakna besättningsmän satts ombord på Jagaren återvände vi andra i båten till Storfors. Samtidigt anlände en livbåt från jagaren. En av officerarna gick ombord och besiktigade Storfors skador. Han ansåg att fartyget skulle kunna hålla sig flytande. Sedan de besättningsmän, som satts över till Jackal, återvänt försvann jagaren. Förpik och förtank hade vattenfyllts omedelbart vid kollisionen och kollisionsskottet hade sprängts. En brand som utbrutit i eldarskansen släcktes. Sedan vi kommi ombord i HMS Janus kl.01.15 iakttogs att eld ånyo utbrutit ombord på Storfors. På särskilda frågor svarat utkiken stått på bryggan, men att det xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx i mörkret inte hade kunnat konstateras om utkiken varit där strax före och i själva kollisionsögonblicket.

2e maskinist Eriksson: Vakt i maskin. Gått 30 sekunder från backmanövern till kollisionsögonblicket..

Matros Andersson: Törnat till som rorsman 18.30 Strax före kol. såg jag en grön lanterna c:a 3 streck förut om BB. Jag varskodde styrman som sprang över till BB bryggvinge och blottade sidolanternan.Han varskodde om hårt STB roder,vilken order omedelbart utfördes. Samtidigt gav styrman en kort signal i ångvisslan och efter en kort stund ytterligare en kort signal.Ävem hört en ringning i maskintelegrafen c:a 30 sekunder före smällen. Jag sprang sedan till BB båt som sjösattes. Fördäck låg under vattnet då Storfors övergavs

STORFORS 27.2.40

Matros Nilsson: Avlösts vid rodret 22.30, gått ner i byssan och tagit mig en kopp kaffe. Efter 10 minuter gått ut på däck utanför byssan och rökt en cigarett. På fråga svarat att han inte alls befunnit sig på bryggan som utkik. Tillfrågad om styrmannen givit honom tillstånd att lämna bryggan svarat att han inte erhållit någon sådan tillåtelse. Förnekade att han olovandes lämnat bryggan under motivering att han aldrig fått någon order att tjänstgöra som utkik. De sakkunniga framhöll det ologiska och ohållbara i Nilssons påstående och påpekade att Nilsson, såsom matros med 10 år till sjöss bakom sig, måste ha kunnat inse att hans stjänst var på bryggan som utkik. Nilsson vidhöll sitt påstående och tillade att han inte trott det var nödvändigt med utkik när det fanns lots på bryggan.

Sjöförhör i Göteborg torsdag 28.3.40 kl.15

Sakkunniga hamnkapten Sven Lundmark och sjökapten Per Wästgerd, ställt frågorna: 1) Av vilken anledning fördes lanternorna avskärmade?

2) Togs avskärmningen bort omedelbart då det andra fartygets lanternor siktades?

Befh. Storm: Gått i konvoj från Hull till Tyne, dir fartyget beordrats ingå av en engelsk patrullbåt för erhållande av vidare order från Naval command i Tyne. Fått order om vilken konvoj hon skulle gå in i. Konvojen bestod av c:a 23 fartyg som gick i enkel linje efter varandra med ett inbördes avstånd av 2 kbl. Inga andra lanternor fick föras än en med blått ljus lysande konvojlanterna akter. Topplanternan varit släckt. Sidolanternorna tända sedan 19.30 men övertäckta med segelduk. Storfors, som var 50 meter lång, gick som nr 15. Befh legat påklädd och sovit på soffan på STB-sidan av salongen. Väckts av kollisionen. Tagit en ficklampa och sprungit föröver på däck. Därvid iakttagit silhuetten av en jagare i mörket om BB nästan tvärs Storfors på ett avstånd av 40-50 meter. Å jagaren hade tänts en strålkastare som belyste Storfors. Sort hål i Storfors BB bog. Befh antog att Jackal inte tillhört konvojen. Omedelbart efter kollisionen BB båt satts i sjön och förts föröver. Den engelska lotsen och en del av besättningen gått i livbåten, däribland två eldare, av vilka en varit halvklädd och en naken men iförd livbälte. Livbåten rotts över till Jackal som ombordtagit lotsen, stuert Hansson och den nakne eldaren. De övriga återvänt till Storfors. Efter jagarofficerens inspektion av skadorna hade lotsen, stuert och eldaren hämtats tillbaka till Storfors, eftersom officeren sagt sig tro att Storfors inte skulle sjunka. Branden i skansen orsakats av en kamin som vält vid kollisionen. Den hade släckts. Vid kollisionen slogs ankarspelet sönder och båda ankarna med kättingar gick i vattnet. Befh trodde dock att STB ankare hängt upp

STORFORS 27.2.40

sig. Förpik och kabelgatt vattenfyllts. Koll.skottet mellan förpiken och stortanken,vilken senare rymde 74 ton vatten, hade brutits sönder under däck och stortanken vattenfyllts. Övriga tankar midskepps och akter var läns.Barlastpumpen satts igång omedelbart efter kollisionen och gick sedan i en timme utan att vattnet minskade. Strax efter midnatt hade alla lämnat fartyget i livbåtarna som låg kvar nära fartygssidan. Storfors låg då med fören nersjunken under ytan och aktern upplyft något över ytan. Då befh lämnade Janus i Tyne sade Janus befh att han skulle gå till baka och se om Storfors ännu flöt. Befh besökt Naval Command i Tyne och upplystas att flyg spanat efter Storfors utan att kunna upptäcka det. Konvojinstruktionerna inte innehållit föreskrift om att någon särskild utkik måste hållas. Ie styrman,lotsen och rorsman på bryggan vid koll. Därjämte hade en annan man,tillhörande vakten,varit på däck.

Ie Styrman: Vakthavande på bryggan där lotsen och rorsman matros Johan Andersson tjänstgjorde. Matros Ivar Nilsson, som även tillhört vakten, uppehållit sig på annan plats på däck. Sidolanternorna tänts 19.30 men varit övertäckta med segelduk. Ie styrman kommit på bryggan 18.30 och befh varit där till 21.30 då han gått ner.Mörkt, skyad luft,klar sikt. Konvojfart c:a 8 knop. Gått c:a 2 kbl akter om framför gående fartyg. Visste ej om Jackal tillhört konvojeskorten. Skog stått på STB-sidan då han plötsligt fick se Jackals lanternor 4-5 streck på BB bog på ett avstånd av högst 3 gånger Storfors längd,motsvarande c:a 150 meter. Jackals lanternor uppenbarligen tänts i det ögonblick han fick se dem,enär han eljest skulle sett dem tidigare.Sprang över till BB-sidan och slet segelduken från BB lanterna.Beordrat hårt STB roder, avgivit STB-signal,hjälpt rorsman lägga rodret över åt STB,givit ny STB-signal som Jackal besvarat med 2 korta stötar. Omedelbart efter denna signal från jagaren slog Skog full back i maskin. Jackal var då 50 meter från Storfors. Då Skog blåset andra STB-signalen hade Jackals röda lanterna försvunnit ur sikte och endast STB lanterna och topp-lanternorna varit synliga. Skog vidtagit alla dessa åtgärder utan order från lotsen. Kunde inte ange hur mycket Storfors kommit STB hän vid STB-giren enär ljuset i nakterhuset varit släckt, men antog att far-tyget hunnit gira högst 1- 1½ streck STB. Av förändringen i Jackals lanternors inbördes läge förstått att Jackal före kollisionen girat något BB hän. Jackal efter kollisionen backat och tänt en strålkastare Befh kommit ut från salongen. Do Storfors övergavs 00.15 hade vattnet slagit över fördäck bort till skansdörrarna och aktern legat något upplyft över ytan. Båterna legat kvar på platsen en stund. Börjat regna och vinden tilltagit i styrka.

STORFORS 27.2.40

Chiefen Abrahamsson: Väckts av kollisionen. Skyndat upp på däck till BB båt som då redan varit nerfirad i vattnet. Jagaren belyste Storfors meden strålkastare. A. följt med i BB Båt till Jackal men därefter återvänt ombord. Inte nått något resultat med barlastpumpen ifråga om länsning av stortanken. Inget vatten i rummet och trimtankarna. Då man c:a en timme senare lämnade Storfors var länspumpen alltjämt igång. Storfors låg då så djupt med förskeppet att vattnet sköljt upp midskepps.

2e maskinisten Eriksson: Vakt i maskin sedan 18.30.Efter kollisionen kvarstannat ombord och på chiefens order startat barlastpumpen. Utan framgång sökt länspumpa stortanken som varit helt vattenfylld. Kollisionen kom 15-20 sekunder efter signalen Full back. Lämnat fartyget kl.00.15 28.2

Matros Nilsson: Kort före koll. kommit ut från det akterut belägna mässrummet och gått föröver på BB-sidan. Då han gått några steg fått se Jackals topp-och BB-lanternor 3-4 streck på BB bog på ett avstånd av 2 à 3 gånger Storfors längd. Hört kort signal från Storfors ångvissla. Kort därpå 2 korta stötar från Jackal.Kort därpå kom kollisionen. Nilsson stod då på däck under bryggan. Jackal träffat Storfors BB bog i en vinkel som från Storfors för räknat varit något mindre än en rät.Nilsson stått till rors 21.30-22.30 då Andersson tagit över. varefter han gått ner i mässen. Storfors hade styrts för hand utan anlitande av styrmaskin.Hela tiden styrt efter det framför gående fartygets akterlanterna.

Matros Andersson: Tagit rodret 22.30 efter Nilsson. Fått order att hålla i rät linje efter akterlanternan på det framför gående fartyget vars namn var Nike. Då han fått se Jackals gröna lanterna och möjligen även topplanternan ungefär 3 streck om BB ,avstånd 2-3 fartygslängder, ropat:"Grön lanterna om BB!" Ie styrman hade sprungit från bryggans STB-sida över till BB-sidan och slitit segelduken från BB lanterna samtidigt som han ropat :"Hårt STB roder!" Därefter givit en kort stöt i ångvisslan. På Anderssons begäran hade Ie styrman hjälpt till att lägga rodret över åt STB. Sedan hade styrman ånyo givit en kort stöt i ångvisslan.Andersson sedan hört en ringning i maskintelegrafen och några sekunder senare skakades Storfors av kollisionen. Andersson hade då ännu ej hunnit få rodret helt över åt STB. Knappt en halv minut gått från det han först siktade Jackals lanternor fram till kollisionen.

Ie Styrman Anders Rickard Karlsson på ss Carbonia (54 år, t sjöss 1900):

"Undertecknad,A.R.Karlsson, var från sept 39 till 11.3.40 anställd

STORFORS 27.2.40

som Ie styrman på ss Carbonia (RedBB Sylvia,Gtbg). Carbonia befann sig i samma konvoj som Storfors och gick som nr 16 närmast efter Storfors i den kolonn som utgjorde konvojen. Fartygen skulle enligt instruktionern framgå med släckta lanternor och endast visa ett svagt blått ljus akteröver till ledning för efterföljande fartyg och skulle avståndet mellan fartygen hållas omkring 2 kbl. Enligt instruktionerna skulle lanternorna tändas i händelse av överhängande fara för kollision. Jag hade vaktbefäle på Carbonia kl.20-24 den 27.2. Kort före kl.23 syntes mig Carbonia ha kommit för nära Storfors varför jag beordrade något STB roder. Ögonblicket därpå upptäckte jag på vår BB bog en topplanterna och omedelbart därpå en röd lanterna från ett fartyg som befann sig på kort avstånd från Storfors BB bog.Dessa lanternor hade inte varit synliga förut, utan måste ha tänts i samma ögonblick jag fick syn på dem. Nästan samtidigt med att jag upptäckte dessa lanternor hörde jag en kort signal från Storfors. Denna signal besvarades av det uppdykande fartyget med jag kan inte erinr mig signalens innebörd. Endast några få sekunder därpå hördes ett kraftig brak och jag förstod att Storfors och det andra fartyget kolliderat. Jag beordrade genast hårt STB roder och slog därefter stopp i maskin för att undgå att kollidera med Storfors,som efter kollisionen girade STB hän och lade sig tvärs för Carbonia. Sedan jag sett att krigsfartyget tänt sin strålkastare och belyste Storfors lät jag Carbonia fortsätta sin resa i konvojen." A.R.Karlsson

---

Crew list

Befh Pontus Natanael Storm,Slottsskogsgatan 25,Gtbg,24.11.93 (Juni 38)
Ie styrman Gunnar Henry Skog, Kocksgatan 9,Halmstad,23.9.03 (juni 38)
2e styrman Axel Andersson, Gtbg,6.2.14
Chief Axel Olof Pontus Abrahamsson,Gtbg, 23.11.88 (27.11.39)
2e maskinist Josef Valdemar Eriksson,Gtb,29.8.87 -Ombord sedan 18.2.28
Stuert Victor Emanuel Hansson,Sölvesborg, 12.3.96
Kock Knut August Danielsson, Sthlm, 29.4.00
Matros Carl Erik G.Petterson,Tegelgårdsg, 4,Malmö, 7.9."2
Matros Ivan Nilsson, Kungsgatan 5,Landskrona,7.8.11 (25.1.40 Gtbg)
Matros Johan Andersson, Folkestorp, Olseröd,11.8.14 -"-
Jungman Knut Ulrik Eriksson, Gtbg, 4.8.08
Eldare Levi Adolf Alexander Fagerholm, Hammala,Finland,29.4.12
Eldare Jonas Gustaf Adolf Lind, 26.1.01
Eldare Gunnar A.Larsson, Röamöllegatan 4,Hälsingborg, 24.1.14
(

UD-R91 Storfors besättning,14 man, hemsändes av UD med flyg till Malmö från Shoreham.Rederiet fick stå för merparten av kostna

se sid 8. vänd

STORFORS 27.2.40

KK memorial 5.4.40

Orsak: den engelska jagaren.

Allt under förutsättming att man ombord på Storfors siktat jagarens lanternor omedelbart efter det dessa tändes och at Storfors avskärmade röda sidoljus ögonblickligen blottades. Vad rorsmannen beträffar är det en avgjord försummelse från dennes sida att han, efter avlösningen vid ratten, lämnade sin post som utkik utan att hava erhållit vakthavande styrmans tillåtelse att gå ner från bryggan.

Ex officio
Bo Bergström

Effekter

Rederiet tillskrev 24.4.40 med begäran om effektlistor följande:

Eldare Gunnar A.Larsson -till sjöss...
Matros Petterson - flyttat, adress okänd ..
Matros Nilsson - avrest, obekant vart ..
Matros J.Andersson - Adress obekant ..
Eldare Fagerholm - okänd i Hamaln, Finland ..
Till övriga ersättnigg enligt SKN reglemente.
Ie styrman, som fick 1012:50, tog i sin förteckning upp ett vattentätt etui innehållande förbandsgas, mindre ficklampa, sårsalva, frostsalva, och 100 st Magnecyl.
Befh, utan angivande av.priser insänt följande lista: 3 kostymer, ett par udda byxor, päls, trenchcoat, vaktrock, 6 ställ ylleunderkläder, 7 skjortor, 18 kragar, 2 pyjamas, 1 yllegensare, 5 slipsar, 24 näsdukar, 12 par strumpor, 2 yllehalsdukar, 1 par fårskinnshandskar, 1 par yllevantar, 1 par muddar, vintermössa, 2 uniformsmössor, vinterhatt, gummistövlar, träskostövlar, oljerock, sockor, sydväst, 4 par skor, 1 par tofflor, 1 par galoscher, 8 prydnadskuddar, tre förstoringar i ramar, rökställ, cigarettskrin, cigarettetui, sjösäck, 2 engelska och ett tyskt lexikon, nautisk litteratur, sigill och namnstämpel, 2 reservoarpennor, skrivmaterial, kassaskirn med 65 kr i kontanter (utländska valutor), plånbok med div. fotografier o.a papper, timmermansverktyg för 100 kr, 1 voltameter, rakkniv, rakhyvel, övrig toilettutrustning, klädborste, skoborste,borstväska ,tidningsväska, div. andra småsaker som inte så noga kan specifiseras...
Han fick 1800:- av rederiet.

SKN EIII 170 Räkning 8.5.40 till UD från Aerotransport

Flygningar Shoreham -Malmö à356:50 per person:

5.3.40 N.Christiansson & Olsson ss Liana

6.3.40 O.Vinsa från G.E.Reuter & 10 man från Nordia samt från Liana Berglund & Ståhl. forts

STORFORS 27.2.40

Forts . räkning Aerotransport till UD 8.5.40

7.3.40 Befh Bengtsson från Nordia och 7 man från Santos

8.3.40 -10.3.40 i tre omgångar 14man från Storfors

xxx xxx xxx

Kapten Storm från Storfors fick bo på County Hotel i Newcastle o/Tyne
Övriga besättningen inlogerades på Scandinavian Sailors Home

SKN EVII 50 LASTEN

Last av 617,3 ton kol (Denaby Hards Steamcoal) för Uddeholms AB i Uddeholm.

Lasten försäkrad för 55250:- i Ocean

SKN utbetalat 40122:47 den 4.5.40

SKN EIII 170 Skadeståndsprocess i London

Målet Storfors -Jackal kom upp i The High Court of Justice.Probate, Divorce & Admiralty Division, hösten 1940.

Storfors värderats till 238000:- kr
Master and crews lost effects 10287:- kr
Crews accomodation on shore & costs of repatriation £386.17.2
Value of coal cargo (Amalgamated Denaby Collieries hard coals) 48149:40 = £2849.

xxx xxxx

Wm Wilson & Co fick 11.10.40 från Bramwell, Clayton & Clayton,solicitors, Maritime Building,King Street, Newcastle-upon-Tyne följande:

ss Storfors and H.M.S.Jackal

The pleadings in this case are now completed and we have also had ~~dixxxxx~~ discovery of the logs of HMS Jackal. We consider that the case against th destroyer is strengthened.

In the first place the destroyer pleads that she saw a dim red light bearing between 5° and 10° on her STB bow and that- being under the impression the light was distant 1 to 2 miles whereas it turend out to be only 3 cables distant - she kept her course and speed and then very shortly before collision ported her helm and ordered full astern on both engines.Having regard to this pleading we do not think the court will find the collision to have been an inevitable accident and we do not think the destoyer will be able to justify keepingher course and speed with a red light in view on her STB bowuntil the vessels were close to and then porting. Further according to the entries in the navigating officers notebook the speed of the destroyer was reduced from 15 knots to "slow" 2½ minutes only before the collision. Even if this be true, according to her pleadings "slow" would appear to mean 12 knots.The entry in the notebook is under suspicion asthe book shows signs of having been

altered.The deck log book of the destroyer and her rough engine room register both seem to show that for some considerable time there was no order given to the engines until the full astern order. We think it will turn out that the destroyer continued at 15 knots until the order Full astern was given a few seconds before the collision. In our view therefore the destroyer will be held to blame.It is also possible that the Storfors might be criticised for not taking her way off altogether sooner.In our opiniom the major part of blame,if not the whole,will be placed upon the destroyer. With regard to the abandonment of Storfors, opponents definitely take up the position that this regard to the was premature and that he inking of Storfors was not a result of the collision.We remain however of the opinion already expressed that this contention will not succeed.

Defence (in High Court of Justice) for H.M.S.Jackal delivered 4.9.40 by the Treasury Solicitor,London.

H.M.S Jackal

Defence

1) The defendant (i.e. commander Trevylyan Michael Napier,R.N.)denies that the collision and damage referred to in the statement of Claim were caused or contributed to by the alleged or any negligent navigation of the Jackal by the defendant or those onboard her, and says, that the same were solely caused by the negligent navigation of the Storfors by the plaintiffs or their servants as hereinafter appears.Save as in herein expressly admitted the defendant denies each and all of the allegations contained in the statement of claims.

2) Shortly before 11.40 p.m. on 27.2.40 the Jackal, a twinscrew destroyer of 1690 tom displecement,357′in length, 35,5″in beam, fitted with geared steam turbine engines of 40.000 shaft hp,and manned by a crew of 205 hands in all,was in the North Sea approaching a position about 12,8 miles 126° from the Longstone lighthouse ,bound from the Tyne to Methil as part of the escort to a convoy. It was calm at the time, the weather was fine and clear but dark with occasional showers of rain and patches of mist and it was about high water slck. The Jackal, which had been escorting part of the convoy from Tyne,had proceeded inshore to check her position and after getting into contact with the ships of the convoy proceeding from Blyth, was proceedding on a course of 150° in order to pick up the ships from the Tynea again, and was making about 12 knots through the water. No lights were being exhibited onboard the Jackal and a good lookout was kept onboard her.

3) In these circumstances a dim red light of a vessel,which proved to be the Storfors,was sighted distant about 3 cables and bearing about 5° to 10

STORFORS 27.2.40

on the STB bow of the Jackal. The red light was seen so dimly, that it was thought to be one or two miles away, and accordingly the Jackal kept her course and speed .Shortly afterwards however the Storfors put ~~her~~ on her 2 masthead lights at full brilliancy and at he same time her red light appeared to be increased to full brilliancy. As it was then apparen that the Storfors was very much closer that had been supposed, the rudder of the Jackal was put 20° to port, her 2 sidelights were switched on at half power, both engines were stopped and put full speed astern and 3 sho blasts were sounded on her whistle. Immediately afterwards the wheel of the Jackal was ordered amidships, but before she could get clear of the Storfors, her stem struck the port bow of Storfors close to her stem. Immediatley before the 3 short blasts sounded by the Jackal the Storfors sounded a short blast. --

4) The plaintiffs or their servants onboard the Storfors negligent:
   1) Failed to keep a good lookout.
   2) Failed to keep their position in the convoy.
   3) Failed to maintain the convoy course.
   4) Failed to ease, stop or reverse her engines in due time or at a
   5) Failed to take the appropriate or any steps in due time or at all to avoid collision..
   6) Failed to cokply with articles 27 & 29 of teh regulations for pervention of collision at sea.

5) The defendant specifically denies that the Storfors was so damaged by collision that she subsequently sank after the collision. The Storfors was improperly abandoned byher crew with the result that she was allowed to sink.The Storfors could have ~~been~~ reached port under her own power, if necessary steaming stern-first, or could have been beached to avoid her sinking.

Owen L.Bateson

Delivered this 4th day of September 1940 by
the Treasury Silicitor,
Storey's Gate, SW 1.
Defendants solicitor.

Jackal till 3/4-delar skuld

I telegram 12.9.41 bekräftade War Risks Office att de gick med på en uppgörelse på basis att kollisionen till 3/4-delar vållats av Jackal och till 1/4-del av Storfors

---

2 livbåtar, en flotte bärgade

Wilson & Co skrev till SKN 7.3.40 att the Receiver of Wrecks i Amble

STORFORS 27.2.40

tagit hand om 2 livbåtar, colour light varnish,with various contents, värd c:a £25, och en flotte, svart, av trä, värd £15.

20.7.40 skrev Wilson att nettot på försäljningen blivit £15 till SKN.

Egna noteringar

Då Storfors övergavs kl.00.15 28.2. låg hon i marvatten, med djupt nersjunket förskepp och sjönk senare på c:a 60 meters djup med stäven före. De 2 tomma livbåtarna orsakade på morgonen att en livräddninbgskryssare gick ut från land,eftersom ingen där visste något om kollisionen. Besättningen hemsändes i 3 omgångar med flyg från Shoreham, London 8-10.3.40.

H.M.S Jackal sänktes av ~~xxaxxxxxx~~ tyskt flyg i östra Medelhavet den 12.5.42. 14 st JU-88or ur Lehrgeschwader I baserade på Kreta sänkte förutom Jackal även jagarna Lively och Kipling. En fjärde jagare, Jervis, kunde unkomma till Alexandria.

HISTORIK

Lastångare på 554 brton byggd 1918 vid Götaverken i Göteborg av stål. L.50,1 B.8,3 Tillhörig Uddeholms AB (Fritjof Olsson) i Uddeholm.Sjösatt 19.12.17 Provtur slutet av febr 1918.. Beställd av direktör H.Metcalfe för Uddeholms AB. "Bakladdare" av den s.k. Svenske-typen med maskin och brygga akter, skans i poopen, 3 luckor, 2 master med 3 bommar och 3 ångwinschar. 750 dw. 400 ihkr. 8 knop. Ett enda stort fritt lastrum. Storfors var den ~~xxx~~ sista ångaren av 8 av denna typ som Götaverken byggde. Serien byggdes 1906-1918: Klippan, Godhem, Gylfe, Edda, Kari, Mercurius,Engelsberg och Storfors. Inga större ahverier. Befh sedan juni 1938 Pontus Storm.

[illegible]

ROSAFRED 29.2.40

SPRÄNGBOJSKOLLISION I TJOCK I I YTTRE OSLOFJORDEN "EGENDOMLIG STÖT."

Rapport

Avgick Antwerpen ~~fre~~ 22.2.40 dest. t. Göteborg. Rumslast 1437 ton ~~kokks~~ ~~kks~~ koks. På däck 285 ton till 3 meters höjd för, 2 ms höjd akter, stöttad med 5'' stöttor, plank & koksnät. Djupg F 15'- A 17' 18 omby. Tors 29.2 c:a kl 01 c:a 3'SW Faerders fyr minexplosion eller dylikt. Frisk NO bris, god sikt. Befh på bryggan, utkik på ~~backen~~ bryggan. 2 stävplåtar i D-& E-stråken STB ~~samt same~~ så gott som bortslitna, 7 spant krökta. Två plåtar spräckta i samma stråk om BB.

Journalutdrag

Avgick Antwerpen kl 06 tors 22.2 unde lots ledning. Ankrat 14.45vid Vlissin Fre 23.2. 05.30 hivat upp och fortsatt. Lämnat lotsen 08.45
Tis 27.2 14.45 ankrat på Kristiansands redd.
Ons 28.2 09.30 Hivat upp och fortsatt resan.
Tors 29.2 kl 00.30 mötte tjock drivis då fartyget närmade sig Faerders fyr och efter c:a 15 minuters gång i isen märktes en egendomlig stöt förut som skakade fartyget. På grund av gång i is tänkte man ej mera härpå. Då senare ankarkättingen~~m~~ hördes slå sände befh~~x~~ fram ue styrman för att se vad de berodde på. . 2e styrman kunde inte upptäcka något~~x~~ utan återkom och sade att det troligen var kättingen som slog i klysen. 1e styrman hade vaknat av den kraftigs stöten. Fortsatt resan. Kl 07, då man närmade sig Horten, upptäcktes flera stora hål under vattenlinjen i stävplåten i D-stråket om STB .Ankrat kl 08 på Hortens redd. Höjt stäven c:a 1 meter genom fyllning av 5:ans tank BB, och länsning av tank 1. Då befanns det att stävplåtarna i D-& ~~E~~ C-stråken var så gott som bortslitna. Då skadan var av så stort omfång och så långt under vattenlinjen, kan man förmoda att fartyget skört p någon sprängladdning, fastfrusen i isen, av den art som förorsakade olyckshändelsen å H.M.S.Manligheten dec 39.

Inget datum

Tore Lindström — 1e styrman
Evert Ekeroth — 2e styrman
John Nordström — Befh

Ingen crew list

Befh John Edvard Nordström, Göteborg, Paradisgatan 29A, f.9.6.94 Trollhätt
1e styrman Tore Lindström, Kalmar, 34 år
2e styrman Evert Ekeroth, Kalmar, 25 ~~år~~ år
Lättmatros Werner Thulin, Gärnum, Skåne, 21 år
Jungman Turid ~~Persson~~ Persson, Hälsingborg, 25 år

Sjöförklaring i Oslo Tingdhus 7.3.40 kl 10

Kaskoassurarad i Ocean.

ROSAFRED 29.2.40

Befh journalutdrag upplästs.

Befh Nordström: Orsaken till att man gick upp i Oslofjorden var issvårigheterna, varför man skulle gå upp till Langgrunnen vid Horten för att där invänta svensk isbrytare. Det var 5 ~~svenska~~ fartyg som ~~gxx~~ gick i en kolonn. 3 av dessa var svenska (förutom Rosafred) nämligen Burgundia, Wallonia och Normandia. Befh var på bryggan då stöten kändes. Han kan inte egentligen säga att han hörde något ljud, eftersom han var helt upptagen av navigeringen och då fartyget dessutom skrapade och skar mot isflaken. Befh märkte stöten och skakningen i fartyget men trodde just då att detta berodde på isen. Skadan måste ha orsakats av något explosivt föremål som varit infruset i isen.

1e styrman Lindström: Lämnat bryggan kl 24 och gått ner och kojat. Låg och sov då han plötsligt väcktes av en stöt som liksom kastade fartyget åt sidan. Han kan inte säga att han hörde något ljud. Han trodde närmast att fartyget stött på en grynna. Han steg upp och tittade ut och såg att det var is runt omkring fartyget. Trodde då att isen orsakat stöten och kojade igen.

2e styrman Ekeroth: Vakt på bryggan ~~kxxx~~ kl 24-04. Mellan 00.30 och 01 märkt en osedvanligt kraftig stöt som kastat honom något framåt och åt ~~xx~~ sidan utan att han dock föll omkull. På grund av isskruvningen och isens skrapningar kan han inte säga att han lade märke till någon egentlig smäll. Både han och befh tyckte att det var en egendomlig händelse och befh sände fram honom på backen för att ~~se~~ om han kunde upptäcka något. Inte sett något annat än isen runt omkring.

Lättmatros Thulin: Utkik på bryggan. Stod i vinddraget ~~på~~ ena bryggvingen och hunde därför inte höra vad befh och 2e styrman talat om. Inte lagt märke till ngt speciellt. Inte känt någon stöt mer än de som isen förorsakat. Vid 02-tiden, så Thulin stod till rors, sände befh fram 2e styrman på backen för att kolla något. När styrman kom tillbaka sade han att han trodde att det var ankarkättingen som slog i klyset.

Jungman Persson: Till rors 24-01, sedan utkik på bryggan. Då han stod till rors märkt en ganska kraftig stöt som fått honom att nästan falla framåt. Då han hade luvan nerdragen över öronen och det dessutom skrapat och rasslat av isen kunde han dock inte uppfatta något särskilt ljud då han märkte stöten.

KK memorial 11.4.40

Av allt att döma har fartyget kolliderat med nånon eller några i isen infrusne sprängladdningar eller delar från något tyskt minsvep av den art som förorsakat explosionen ombord på pansarbåten Manligheten i dec. 1939.

Ex officio Bo Bergström

ROSAFRED 29.2.40

Telegram från rederiet till Krigsrisk 1.3.40

Rosafred inkommen Horten skadad i föRskeppet antagligen av mina stop Oceans generalagent i Oslo Evensen underrättad stop benäget anmoda Edert ombud sätta sig i förbindelse med herr Evensen för reparation skadorna stop DockningsmöjligheterDockningsmöjligheter Akers mek. verksted 6 Verkebäcks Ångf AB.

(Noterat i blyerts: Rep. vid Akers, 5 dagar = 14.400:-
Besiktigad Akers docka 4.3. Rosafred avgått från Oslo lör 9.3)

Ej explosion enligt Norsk rapport

Enligt de norska besiktningsmännen uteslutet att skadan uppstått på grund av explosion. Fartyget stött på något i isen faSTFRUSET HÅRT FÖRE MÅL. Förutom ett större och ett mindre hål intill stävskenan på STB bog intryckningar i vl och ett par smärre spirckor, typiska för skador u. gång i is. Även på BB sida tätt intill stävskenan i v, ett par mindre sprickor. I E-stråket förnyat en plåt och i F-ståket en plåt, båda om STB. Uttagit och riktat plåtar i G & D-stråken STB, uttagit och riktat 2 spant samt riktat 2 spant på plats.På BB bog förnyat 2 plåtar, rikatat en samt 4 spant, riktat däcksbalk under tanktoppen,svetsat läckande naglar.

SKN 2.12 41 till dispachör Kaj Pineus,Gtbg

Dessa handlingar, som härmed återgå, styrka oss i vår uppfattning att dett haveri knappast kan ha förorsakats aV NÅGON MINSPRÄNGNING i fartygets närhet. Vi ha en stor erfarenhet av dyl. skador som ofta nog kunna bliva myck omfattande, och det är typiskt för sådana skador att de drabba maskineriet särskilt svårt. Det tryck som uppkommer vid dyl.. explosionenr och de skakningar i fartyget som följa därav skadar nästan undantagslöst maskineriet stor utsträckning.Rosafreds maskineri synes ickd hava lidit några skador och dedan detta förhållande synes oss utgöra ett synnerligen kraftigt indicium för att skadan icke haft något explosivt ursprung. I varje fall fin det intet som övertygar oss om att så skulle vara fallet,utan förhållanden peka närmast i motsatt riktning ."

SKNEVII 58 Lasten

Last av 1721 ton koks för AB Imperial Koks,Göteborg. En del av däckslasten lossats i Oslo för reparation av skadorns.

SKN 14.4.42 ersatt rederiet med 458:48

DISPACHE GTBG 12.3.42 Kaj Pineus

SKN ålagte betala 50% av skadan = 6079:98 "Minhaveriet" genomgående nämt inom citationstecken. Rep vid Akers kostat N kr 14925:- varav 6090 för "minhaveriet."

ROSAFRED 29.2.40



ROSAFRED I DOCKA VID AKERS, OSLO 1.3.40

(HISTORIKERSE 6.9.44)

LAGAHOLM 2.3.40

PÅ RESA NEW YORK- GÖTEBORG MED VÄRDEFULL LAST PREJATS AV TYSK UBÅT KL 06.15 I NORDATLANTEN. SKJUTITS I BRAND MED ARTILLERI. BESÄTTNINGEN, 27 MAN, I LIVBÅTARNA I 1½ DYGN FÖRE RÄDDNINGEN. BEFÄLHAVAREN DRABBATS AV EN HJÄRTATTACK .

LAGAHOLM 2.3.40

Rapport och sjöförklaring finns på KKFcIII:vol 94 och SKN EIII vol 170 men är mycket ordkarga.Ett egentligt sjöförklaringsprotokoll saknas :förhandlingarna måste ha klarats av på 5 minuter.

Rapport

Avgick Newyork 16.2.40 destinerad till Göteborg via Kirkwall för kontroll
Last av 4686 ton styckegods samt 354 säckar post, för lossning g Göteborg
Lasten avsedd för Svenska och Finska importrörer.
På däck 15fat alkohol, 6 kolli gummicement, 2 cylindrar methylchlorid, 17 kolli färg och en låda flygplansdelar. Däckslasten väl surrad mellan 4ans winschar. Djupg F.20′ A.22′2″ 27 ombv
Torpederad 2.3.40 kl 07.45 på lat.N 59 23′- long.W 05 32′. Vind WSW 6, moderat sjö,klart. Ie styrmans vakt. Utkik på bryggan
2 insjuknat i hjärtfel och reumatism (Befh och en matros)
Skepps- och maskindagbok kunde ej bärgas.

xxx xxx xxx

Avgick N.Y kl 22 fredag 16.2.40. Växlande väderlek under resan. 2.3 kl 06.15 prejat av tysk ubåt och beordrat stoppa. Stoppat. Livbåtarna genast bemannats och sjösatts på order av ubåten. Befh båt beordrad till ubåten och vid ankomsten ombord på ubåten förhördes befh om last,avgångshamn och destination. Då befh uppgav Göteborg som destination tillfrågades han om orsaken till nuvarande kurs och position. Något svar på detta lämnades ej. Ubåtsbefh sade sig förstå att fartyget var på väg till Kirkwall och att det omedelbart skulle sänkas. Kl 07.45 började ubåten beskjuta Lagaholm med kanon och efter 15 minuter stod fartyget i lågor och var i sakta sjunkande. Livbåtarna satt kurs på Orkneyöarna. BB båt, Ie styrmans, upptogs senare av norska ms Belpamela och infördes till Kirkwall. STB båt, befh, seglade själv in till North Ronaldsay varifrån de sedan transporterades till Kirkwall. 14 man reste hem med msTunaholm och kom till Göteborg den 12.3 Befh och en matros kvarstannat i Kirkwall på grund av sjukdom. De kom till Göteborg 23.3 med ms Stegeholm.

Göteborg 28.3.40
Erik Berg
Befh

=

Sjöförklaring i Göteborg 1.4.40 kl.15

Sakkunniga, ombudsman Reinh.Bråkenhielm och lotskapten K.P.Kullander inte ställt några frågor.

Ovanstående rapport upplästs.

Befh Berg: Hans båt nått land först efter 1½ dygn och på grund av de utståndna strapatserna drabbades befh vid ankomsten till hamn av en

LAGAHOLM 2.3.40

hjärtattack och måste ligga på sjukhus i Kirkwall i 12 dygn.
Alla besättningens tillhörigheter förlorats.
Ie Styrman Hindby: Hans båt upptagits av Belpamela efter 6 timmar.

2e styrman Thorell: Farit till sjöss sedan 1925, avlagt sjökaptensexamen tjänstgjort på Lagaholm sedan 4.1.40

3e styrman Luckmann: Legat och sovit i sin hytt vid prejningen.Purrats och fått order att gå i livbåten

Detta är hela sjöförklaringen !!!

Befh kommit till Göteborg under Påsken, från sjukhus i Kirkwall.
All post gått förlorad, inkl. den s.k. consignees mail.

UDHp80c 3513 Telegram till rederiet 3.3.40 på kvällen

"Lagaholm sunk westcoast scotland 24 crew rescued onboard norwegian ms belpamela bound scottish port stop three trwalers searching for second lifeboat reported contain 13 men" = Sw.Cosnulate General

Dito 4.3.40

" 105 Oue 104 Lagaholm captain and 12 men landed island off scottish coast stop entire crew now safe = Sw.Consulate general

Brev till Ud från Broströms Linjeagentur,Gtbg 15.3.40

"Enligt det muntliga referatet vi nu fått från en av fartygets nu hit anlända styrmän blev vårt motorfartyg Lagaholm den 2.3 NW Orkneyöarna genom beskjutning prejat av en tysk ubåt,vilken, sedan besättningen fått order att omedelbart gå i livbåtarna, sänkte fartyget medelst beskjutning med granater. Samtliga ombv 27 man blevo lyckligtvis räddade,ehuru icke utan äventyr, i det att några av dem kommo i vattnet varifrån deras kamrater dock lyckades rädda dem ombord i livbåtarna. Lagaholm var på rrsaå vår linje från N.Y till Göteborg med styckegods. Fartyget hade order att anlöpa Kirkwalll för kontroll och sänkningen skedde på väg till denna hamn. Fartygets befh befinner sig ännu på sjukhus i England,och då det torde dröja någon tid med sjöförklaringen,ha vi velat bringa ovan nämnda detaljer till känndd om för vidtagande av de åtgärder som kunna befinnas lämpliga, i det vi anse att en allvarlig protest och skadeståndsyrkanden bör göras mot sänkningen av detta neutrala fartyg som endast förde last mellan två neutrala länder.

AB Sverige-Amerika-Mexicolinjen
E.Carlsson

K.K.Memorial 8.5.40 Exxofficio Bo Bergström KK vol 94

Den tyska ubåtschefen lät medelst artillerield helt summariskt sänka fartyget på blotta antagandet att det var dest.t Kirkwall för undersökning

LAGAHOLM 2.3.40

CREW LIST (Inkl egna noteringar)

Befh Erik Rudolf Berg,Kålgården 6,Göteborg,13.12 91 1½ år ombord
Avled 13.10.40 på sjukhus i Gtbg i sviter efter förlisn.
Ie styrman Åke Waldemar Hindby, 22.4.01 Varit 10 år ombord.
2e styrman Nils Tage Gunnar Thorell, 15.7.09 (4.1.40)
3e styrman Detloff Christian Conrad Luckmann,15.4.03 6 mån. ombord
Steward Botvid Gunnar Valfrid Lundborg, 31.5.06
Kock Karl Tage Gunnar Eriksson, 8.7.11
Stuertsbiträde John Ferdinand Lundgren, 24.3.15
Salongsuppassare Christen Valdemar Johansson, 13.6.20
Mässuppassare Sten Oscar Allan Andersson, 14.12.16
Timmerman Nils Otto Lind, 18.11.89
Båtsman John Gottfrid Karlsson, x3x2x88 29.5.92
Matros Sigfrid Olofsson,13.2.88
Matros Knut Oscar Hellkvist, 27.8.11
Matros Hugo Reinhold Edlund, 31.10.04
Lättmatros Erik Allan Karlsson, 6.2.17
Lättmatros Liss Hugo Stellan Lindquist, 3.2.22
Jungman Arvid Harald Johansson, 19.4.18
Jungman Sven Bertil Jansson, 19.2.19
Övermaskinist Oskar Natanael Svantesson, 11.9.92
2e maskinist Gustav Fredrik Svensson, 23.7.08
3e maskinist Per John Emanuel Johansson, 10.10.18
Elektriker Sven Abrahan Engqvist, 18.12.02
Ie motorman Yngve Walter Nilsson, 23.5.09
2e motorman Weiner Charlie Ekholm-Fahlquist, 7.2.13
2e motorman Herbert Hugo Olsson, 29.7.14
2e motorman Allan Konstantin Olsson, 7.10.05
Motorelev Paul James Olsson, 10.2.22

Ingen crewlist på KK.

UD H-1362

STEGEHOLM
UD PM 4.3.40

Med anledning av Lagaholms förolyckande har direktör Waern,Broströms Linjeagentur, haft ett samtal med Ståhle,UD, rörande bolagets Stegeholm ett av dess nyaste och dyrbaraste fartyg, som den 1.3. avgick från N.Y. utan full navicert. Jag föreslog att man borde överväga tt dirigera fartyget till förslagsvis St.Johns,N.F. för att där avvakta navicert för hela lasten,vilket borde ordnas genom Furness Whitey i NY (rederiets agent) Herr Waern meddelade senare att Stegeholm nu kommer att beordras till St.John, N.F

Stockholm 4.3.40

((Anlänt Gtbg 23.3.40 med Lagaholms befh och en matros som passagerare)

LAGAHOLM

Effekter:

Alla effektlistor utskrivna i Göteborg på SÅAF:s formulär.
Befh tagit upp kläder för 2834:- plus 500 för sextant,100 för kikare.
2e styrman medfört 5 klänningar och 2 par skor "för min fru" 200:- samt 2 flaskor Sandemans portvin 25, 2 flaskor whisky 24, 400 cigaretter, guldklocka, skrivmaskin (för radion och övertidslistor etc) 240, tavlor, bordsklocka,plånbok med 15 dollars,sjöfartsbok o.a.papper 25
3e styrman : en klocka räddad men fördärvad av saltvatten 160:-
Nästan alla ombord hade egen radioapparat värd en hundralapp
2e maskinisten hade grammofon och en Lingaphonekurs i Engelska.
SKN ~~xxxxx~~ inte ersatt några lyxartiklar som radio, guldur, guldringar, kameror, fotoalbum. Månskap fick 337:50 och 410:-

---

Totalförlustersättningen från SKN 2.375.000:- för fartyget utkvitterades av rederiet den 15.4.40

Egna noteringar:

Sänkt av U-32,Hans Jenisch

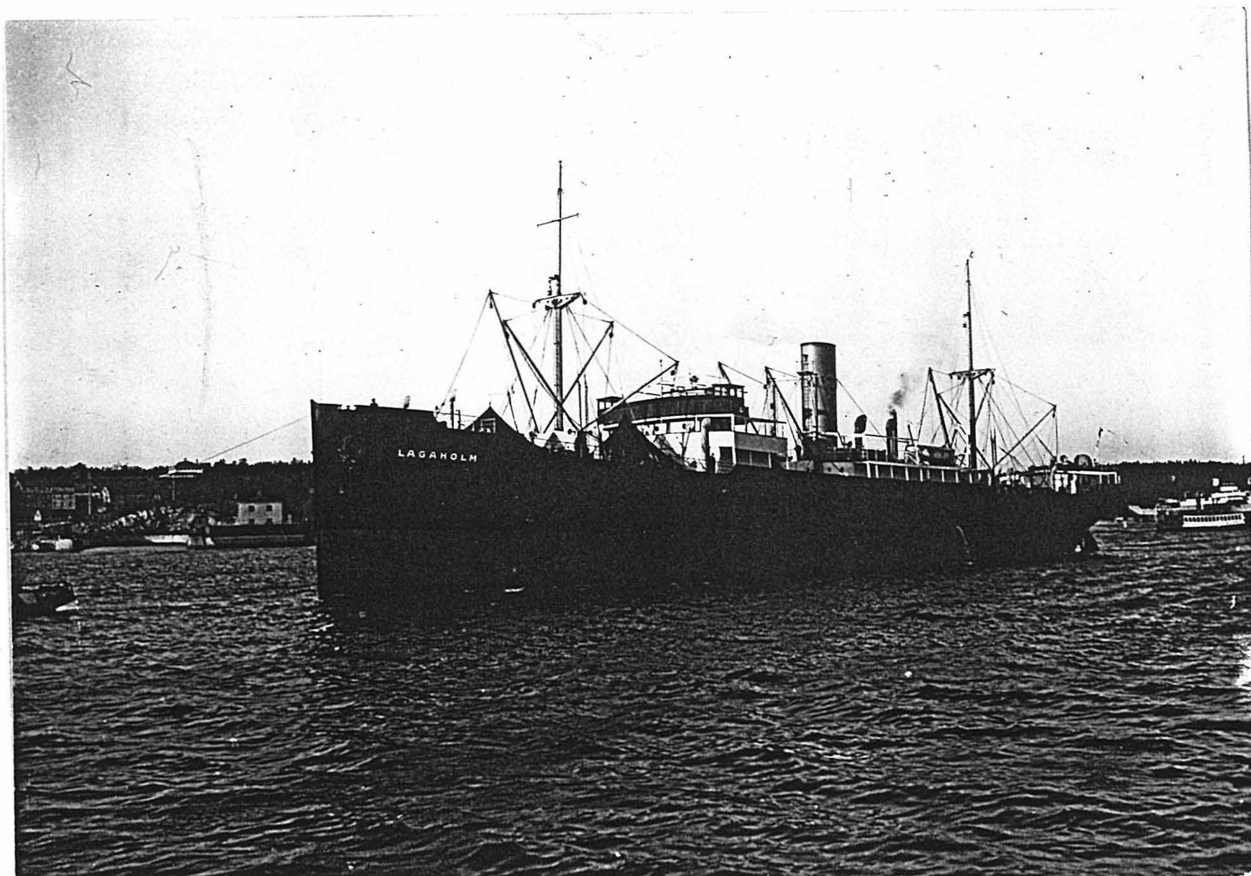
Lagaholm sänktes av U-32, Hans Jenisch, som inledde sin aktion kl. 08.10 tysk tid den 2.3.40 på lat.N 59° 34'- long.W 05° 10'. ochinte offrade någon torped utan sköt fartyget i sank med kanon. Jenisch sänkte den 28.10.40 det brinnande vraket av Empress of Britain på 42348 brton på lat N 55° 16'- long W 09° 50'. Empress of Britain, ett av världens största passagerarfartyg, hade dagen innan anfallits av tyskt fly. - 2 dygn senare, 30.10.40 ,sänktes U-32 Jenisch NW irland av HMS Harvester och HMS Highlander.

Ubåten besköt Lagaholm från 150-200 meters håll, eld utbröt på flera ställen ombord, bl.a i däckslasten vid lucka 4. När fartyget sjönk finns det inga uppgifter om. Befh STB-båt nådde seglande en öde ö vid Shetlands norra del och tog sig iland där. De observerades och hämtades i hårt väder över till fastlandet måndag .43. -MS Belpamela som tog upp den andra båten,tillhörde Belship Skibs A/S i Oslo,3131 brton, byggd 1928 i ~~XXX~~.Newcastle och var specialkonstruerat för transport av lokomotiv,karanr och annat tungt gods.Hon arv i Oslo för sista gången i sept 45. Den 11.4.47 fick hon i storm i Nordatlanten förskjutning i lasten (Bl.a.lokomotiv) och sjönk i storm.på resa Newyork ~~Newcastle~~-Cherbourg ,N.37 44' W 53 3'.U.S.John P.Mitchell räddade 18 man, 9 drunknade,däribland.2 svenskar,motorman Ebbe Larsson,Malmö och matros Per Arne.Malmberg som båda mönstrat i NY

Signalbok från Lagaholm funnen

8.4.40 påträffades på isen utanför Strömstads skärgård ett ex av Int. signalboken som på Strömstads Tullkammare konstaterades ha tillhört Lagaholm.

LAGAHOLM 2.3.40



Historik

Motorfartyg på 2858 brton byggt 1929 vid Eriksbergs varv i Göteborg av stål L.101,8 B.14,3 Tillhörigt Svenska Amerika-Mexicolinjen (E.Carlsson) i Göteborg. Sjösatt 29.8.29,lev 14.11.29. Av Odensholmstypen. Systerfartyg till Blankaholm (sänkt 18.8.42),Odensholm och Ragnhildsholm. Odensholm grundstötte och blev vrak 6.9.32 vid Burn Point,New Foundland,massalastad i tät tjocka. Ragnhildsholm försvann som Havsbris i sept 1954, såld till Honkong. Lagaholm var shelterdäckad med isförstärkt skrov och 3 för,2 akter rum, med 5 luckor och 10 el.winschar. En Eriksbergs B&W-motor på 2000 ihk 3 hjälpmotorer, oljeeldad donkeypanna. I brygghuset mallan lucka 2 och 3 var på shelterdäck inrett en salong ,paneld i björk med mahognymöbler, samt hytter för steward och telegrafist,sjukhytt,penteri etc. Därovan med inbyggd trappa låg befh dag-och sovhytt,inredda i mahogny, samt lotshytt. På bryggdäck låg radio-och telegrafisthytterna. I midskeppshuset inredn för befäl och ekonomipersonal,befälsmäss, expeditionshytt mm samt köket. Manskapshytet och mässar i poopen och poophuste. På sin jungfruresa Gtbg-Boston i dec.1929 försenades Lagaholm 8 dygn av svår storm och en brand i tändstickslasten, som man dock fick kontroll över. Resan tog 22 dygn mot normalt 14. - Den 7.1.39 drunknade chiefen Knut Kjell i Havanna,Kuba. Lagaholms siste befh, kapten Berg, förde henne i 1½ år.

OSMAN 16.3.40

AV MINRISKEN TVINGAD GÅ INNANFÖR NORSKA 3-MILSGRÄNSEN. 11 MAN DRUNKNADE SEDAN FARTYGET STRANDAT I SNÖSTORM? "EJ KRIGSFÖRLISNING."

Rapport

Avgick Göteborg fre 15.3.40 destinerad till Hull. Rumslast styckegods. Däckslast 104 stds props samt pappersrullar och glasvaror till 3 meters höj(föröver, 2,4 meters höjd akter. Lasten surrad med wires & skruvar. Djupg F 15´9´´- A 16´6´´ 21 Ombv inkl .norsk lots. Bunkers: 145 ton kol. Förbrukni 10 ton per dygn. No 2 bottentank full = 124 ton.
Grundstött lör 16.3 kl 00.03-00.15 SO Grönholmens fyr vid Risör på Norges sydkust i hård ostlig kuling till storm med krabb sjö, mulen luft, god fyrsikt till c:a kl 23.40 den 15.3, därefter snötjocka. 1e styrmans vakt , utkik på backen. Fartyget högg minst ett 50-tal gånger mycket hårt i bot och sjönk sedan i bränningarna. Av de 11 saknade ha 8 ilandflutit döda. 3 man har skadats. Dagböckerna ha förlorats. Antaglig orsak till olyckan: Hård vind och ström samt sjö i samband med siktförsämringen. Tvånget att segla inom 3-milsgränsen. Vakthavande styrmannen, jämte alla som haft rortörn från kl 18.30 fredagen den 18.3 till olyckan inträffade, förlorade livet Sista ortsbestämning före olyckan: Den 15.3 kl 22.53 var Jomfrulands fyr tvärs om STB på 1,5´distans. Fartygets hastighet vid grundstötningen c:a 9 knop. Sjökortet : Svenskt Skageracksskort. Ingen deviation på resan Gtbg-Vinga enligt lotsens kontroll. På grund av väderleken har ännu inte någon dykarundersökning kunnat företas.

Risör 20.3.40

Åke Hammarlund

Befh

Befhs rapport ss Osmans resa från Göteborg mars 1940

Fre 15.3 kl 06 avgick Osman från Göteborg med hamnlots och lots ombord, i fullt sjövärdigt skick, fullt bemannat och utrustat, efter att ha inlastat styckegods och props, med ett djupg. av F 15´9´´ - A. 16´6´ i färskt vatten. Kl 08 passerat Vinga och vid 13-tiden skiftat lots vid Hållö, samt 17.30 lämnat svenska lotsen vid gränsen och fått Norsk kustlots ombord. Resan for sattes inom Norskt 3-milsvatten under lotsens ledning. Vinden var hård ostli till storm ökande kuling med mulen luft men god fyrsikt. Strax före kl 23 passerades Jomfrulands fyr och kl 23.40 nedsattes sikten genom en snöby. Vid midnatt - natten till lördag 16.3 - siktades Grönholmens fyr och lotsen upptäckte att Osman var ur kursen och beordrade kursändring. Kl 00:03 högg fartyget hårt i botten, maskinen stoppades och besättningen beordrades till livbåtarna. Surrningarna till båtarna lossades och båtarna började firas men fartyget tog åter många svåra bottenhugg och krängde våldsamt från den ena sidan till den andra så att STB båt kastades in på båtdäck med akteränden,

OSMAN 16.3.40

knäcktes på mitten och blev stående där. BB båt firades några famnar och slog sedan i sidan så att den knäcktes och aktern slets av den, varpå förliga taljan lades av och försök gjordes att hala båten längs sidan och komma i den, men då åror och annan utrsustning spolades bort, uppgavs försöket. Jag kontrollerade då att varje man var försedd med livbälte och fördelade besättningen med 10 man på varje flotte, samt förfrågade mig hos lotsen om fyren var bevakad. På flera jakande svar uppsköts nödraketer och brändes röda ljus. Då det stod klart att Osman var i sjunkande tillstånd gick maskinisterna ner i maskin och bläste ångan ur pannorna för att förhindra explosion, och kallades åter upp på däck. Fördäckslasten gick överbord och med denna flotten med 3 man. 4 -5 man torde ha gått med däckslasten, men 2 av dessa lyckades ta sig upp på flotten. Återstoden av besättningen jämte lotsen placerade sig nu på akterflotten men då aktre däckslasten började rasa överbord på BB-sidan och det befarades att flotten skulle komma under lastbommen - vilket den senare gjorde, så att bommen knäcktes - beordrades folket gå av flotten och hålla sig redo midskepps i närheten av flotten. Jag och styrmannen ~~samt några däcksmän~~ gjorde ånyo försök att lyfta och svinga ut STB båt, trots att denna var skadad, vilka dock alla misslyckades. Högst 15 minuter hade förflutit sedan den första grundkänningen och Osman hade under tiden minst 50 svåra bottenhugg samt kastade sig nu över åt BB samt sjönk omedelbart i grundbrotten. Flotten kom upp över båtdäck och jag och 2e styrman ropade oupphörligt att folket skulle försöka ta sig upp på flotten, vilket lyckades oss 2 nämnda ~~samt stuert~~ Asklund och eldare Wallenius. STB båt sågs driva förbi flotten med 1e styrmannen och 2-3 övriga. Redlights och morselampor användes flitigt på flottarna för att tillkalla hjälp. Flottarna drev båda iland på holmar och de ombordvarande togs på f.m till Risör jämte lotsen som bärgats efter att ha stått i STB vant i riggen hela natten. Av besättningen har 9 man bärgats, 8 funnits döda och 3 saknas.

Risör den 17.3.40

Åke Hammarlund

Befh.

Lotsen Olaf Langelands rapport

Upptecknad på Risörs sjukhus.

Den 15.3 kom lotsen Olaf Langeland ombord i d/s Osman ved Svenske grensen for å overta losingen fra svenske grensen til Kopervik eller Bergen. Kl. 19.35 hadde vi Faerder fyr tvers 1,5 mil av og Svenner fyr hvit. - Skipet blev lagt på kurs W 3/4 S og denne kurs ble holdt til vi var tvers Svenner fyr. Ved Fyrestekkspejling som ble utfört av STYRMANNEN

OSMAN 16.3.40

viste det seg at vi stod 2 mil av fyret. Kursen ble da lagt til W 1/2 S. Denne kurs ble holdt til vi hadde fyret tvers. Fyrstrekspeilingen viste at vi stod 3/4 av 1 mil fra fyret. Kursen ble da lagt til WtN. Denne kurs seiltes ut 3 mil og da ble kursen skiftet til W 1/2 N. Denne kurs styrtes til vi hadde overskjaert den grönne sektor i Langöytangens fyr og da fyret ble hvitt forandret vi kursen til SW 1/4 W. Denne kurs ble holdt tvers av Jomfrulands fyr .Over fyrstrekspeilingen viste det at vi stod 1,5 mil av fyret. Klokken var da 22.53. Det begynte da å sne og skipet ble da lagt SW 1/4 S. Jeg kontrollerte selv at skipet lå rett på kurs også. -Kl 24 ble rorsmannen avlöst av en annen og avgående rorsmann rapporterte til mig SW 1/4 S. Til det svarte jeg O.K. Styrmannen gikk da bort til kompasset og kontrolerte kursen og jeg gikk utifra at skibet ls rett an, da styrmannen ikke sa noe. Det blåste en stiv kuling av ONO. Styrmannen var flere ganger borte ved kompasset og sa framdeles ingenting om kursen.På grunn av det gikk jeg utifra at vi lå rett kurs. Omtrent 00.15 fikk jeg se ett rött fyr om babor bau og i farten trodde jeg daxatxxaxxmannenxxstyrtex at det var Stangsholmens fyr og gikk bort for å kontrollere om skibet lå rett an. Det viste seg da at rorsmannen styrte W 1/2 S. alltså $3\frac{3}{4}$ streck av kursen. Jeg slo da sakte fartx og kommenderte babor ror,og jeg trodde da at jeg skulde komme klar av brottene. Straks skibet var begyndt a svinge til babord stött vi ,men ble ikke hengende fast med detsamme.Men da vi stoppet maskinen drev vi ned på neste brott og ble hengende fast.Da jmmg jeg irettesetter rors-xxxxxmannen hvorfor han lå så langt av kurs ,dx svarte han ,at han hadde fått denne kurs av avgåtte rorsmannen.Dette kan jeg da ikke tro da avgåtte rorsmann hadde gitt rett kurs til meg. Etterpå skibet ble hengende fast skifter det röde over til grönt og jeg blir da opemrksam på at vi var utanfor Grönholmskjaer fyr.

Nils Lönningdal j:r
Risör

Sjöförklaring vid Holt Herredsrett den 18.3.40

Hölls i Risörs rådhus i närvaro av svenske konsuln i Risör, köpman Axxxx Anton Hansen.

7 man inställt sig , alla i mycket medtaget tillstånd

Eldare Wallenius och lotsen Langeland kvar på sjukhuset i Risör.

Befh Hammarlund: 1e styrman hade vakten 19-24 då han skulle avlösas av 2e styrmsn som var på väg upp till bryggan strax före grundstötningen. Omedelbart före grundstötningen siktades Grönholmens fyr.Rorsmännen var gamla pålitliga sjömän.Obegripligt med den av lotsen påstådda felaktiga kursändringen med $3\frac{3}{4}$ streck. Lotsen efter grundstötningen sagt att den

OSMAN 16.3.40

fyr de såg var benannad, men Grönholmens fyr är obemannad. Fyren skulle i så fall ha vait Stangholmen.

Jungman Berger: Purrad kl 23.30. Skulle ta vakten kl 24 men hade ännu inte kommit på däck vid grundstötningen. Det var aldrig någo panik och allt gjordes för att rädda besättningen.

Stuert Asklund: Kojat kl 23.30 och väckts vid grundstötningen. Det uppstod ingen panik ombord. "Der hersket ro og orden."

Eldare Lindgren: Purrats kl 23.30, skulle törna till kl 24. Gick på durken kl 24. Efter 10 minuter kände han att fartyget fick en stöt och slingrade våldsamt. Han vände sig då till maskinist Petterson och stängde på dennes order spjället "og trekken" varefter han hämtade en lykta. Ångan släpptes ut. Lindgren gick sedan upp på däck. Under den starka slingringen i grundbrotten slogs STB livbåt " i stykker." Befälet gjorde sitt bästa för att rädda besättningen. Det var ingen panik.

Maskinelev Byström: Kojat kl 20 och blev väckt c:a 00.05. Då han reste sig upp i kojen kände han att fartyget fick en stark stöt. Gick upp på däck. Det var becksvart, snötjocka och stark storm.

Mässuppassare Abrahamsson: Kojat kl 20.30 och väckts vid grundstötningen strax efter midnatt. Han gick strax upp på däck. Det var stark storm och snötjocka. En av livbåtarna slogs sönder på grund av fartygets slingring. Det blev från alla sidor gjort vad som kunde göras.

2e styrman Lann: Var på väg upp till bryggan för att avlösa 1e styrman då fartyget grundstötte kl 00.03. Rorsmännen var erfarna och pålitliga. Kan inte tro att det förekommit en så stor kursavvikelse som den lotsen angivit. Strandningen orsakats av pålandsväder och ~~xxxxx~~ stark ström.

CREW LIST

Befh Åke Gustaf Hammarlund, Lerberget 39c, Höganäs, f-05
Första resan som befh, tidigare 1e styrman ombord.

+ 1e styrman Sven Marcus Ohlin, Karlshamn, f- 95 (Gtbg 9.3.40) Flera år i SAL.

2e styrman Sven Johan Lann, Skoghall, f-08 (Enligt eget brev bosatt i Vinninga, Skaraborgs län. Enligt sjöförkl. bosatt i Sävarne, Skaraborgs län.)

+ 1e maskinist Ernst W. Söderholm, Kulladal, Malmö, f-85 (Fosie, Malmöhus län)

+ 2e maskinist Alexander E. Pettersson, Hälsingborg, f- 11

Stuert Liss Olof Asklund, Stilletorpsgatan 8. Gtbg, 14.4.04

+ Kock Axel V. Andersson, Göteborg, f- 02

Mässuppassare Knut Walter Abrahamsson, (Görslöv, Malmöhus län,) 18.10.18

+ Matros Anders Birger Rye, Göteborg, f- 97

+ Matros John H. Lindén, Hamrånge, Gävle, f- 16

Forts

OSMAN 16.3.40

Crew list forts

+ Matros Karl E.Birger Karlsson, Holmsund, f -96

+ Matros Karl W.Schmidt, Haarbölle,Danmark, f- 15 } Barndomsvänner

Jungman Karl Otto Berger, Fredriksberg, Danmark, f- 14 }

Jungman Erik Nilsson, Masthuggs församling, Gtbg, 15.2.20 (10.3.70)

(Ej upptagen i befh lista till KK som upptar 19 namn, men befh själv i sin rapport uppgivit 20 mans besättning.)

Maskinelev Karl Torsten Byström, box 11, Köpmanholmen, 20.9.13 (Obefaren)

+ Smörjare Karl Albin Persson, Haga, Göteborg, f-99

Eldare Sven Arthur Lindgren, Falun, f- 08

+ Eldare Konstantin Andrejeff, f-16 - statslös ryss med Nansenpass (Leningrad

Eldare S.M.Wallenius, Gurajoki, Finland, f- 16 (Sirtoo Marcus Wallenius)

+ Lämpare Kurt Arne Spångberg, Johannes församling, Sthlm, f- 18 (19/15)

Norske kustlotsen Olaf Langeland, Bergen , 48 år, varit kustlots i 23 år mellan svenska gränsen och Trondheim. Blev invalid för livet på grund av frostskador och amputeringar av bl.a alla fingrar.

RENA TUREN ATT OSMANS BESÄTTNING INTE BLEV BORTA.

(Arbetartidningen 1.4.40) "Det tycks fortfarande vara illa beställt med säkerhetsåtgärderna på en del fartyg i svenska handelsflottan. Då och då får man i samband med en torpedering eller förlisning rätt upprörande uppgifter om det tillstånd i vilket livräddningsmaterielet befunnit sig och hur säkerhetsföreskrifterna negligerats. A.T. har tidigare delgivit sina läsare en del av dessa uppgifter och skall nu lämna ytterligare några. Det rör rederiet I.W.Wincks & Co ss Osman som för en kort tid sedan i snötjocka gick på ett skär ovanför Risör vid Norska kusten. Våra sagesmän berättar att kaptenen före båtens avgång från Göteborg uttryckligen lovat besättningen att han inte skulle gå nattetid, utan ankra upp till det blev ljust. På det villkoret gick besättningen med. Hade han hållit sitt löfte kanske ss Osman alltjämnt flutit på vattnet i stället för att ligga under det. Och fartygets Ie styrman, som gick med, hade säkerligen alltjämt varit i livet. Men han bröt löftet. Förmodligen hetsad av dereiet sökte han hålla fartyget igång nattetid och därtill i tät snötjocka. Resultatet blev totalförlisning. ss Osman var illa utrustad för en sådan resa. Den föreskrivna livbåtsmanöver före avgången från Göteborg hölls aldrig. I flottarna skall finnas dricksvatten, proviant, lyktor, nödraketer, filtar, oljeställ osv. Det enda som fanns var några famnar tågvirke i den enda flotten. Det gjorde int så myck nu, emedan förlisningen skedde så nära land och en norsk torpedbåt snart ho fiskade upp de skeppsbrutna. Men tänk om förlisningen skett lite längre ut eller under en senare del av resan. Då kunde frånvaon av utrustning betytt ohyggliga lidanden och kanske döden för de skeppsbrutna sjömännen. Våra sagesmän förmodade att snålhet var främsta skälet till bristerna. Och det

OSMAN 16.3.40

ser så ut , om man skall döma av vad de i övrigt berättat. Några timmar före förlisningen fick besättningen ut tobak av kaptenen. De fick inte stor glädje av den. Men sannerligen togs den inte upp på listan över vad de xarxsk var skyldiga, då avräkning skulle göras. De hade visserligen förlorat sin tobak,men de hade iallafall fått ut den,därför skulle de betala den ,så slapp det fattiga rederiet förlora de kronorna. Vid hemresan från Risör till Göteborg fick besättningen bara ett par kronor utöver respengarna. De räckte inte ens till mat under resan. Den ersättning besättningen erhållit för lidna förluster betecknas som otillräcklig. Process angående besättningens storlek torde komma att inledas. Vid ett enda tillfälle visades "flotthet" mot dem. Det var när kaptenen i Risör tog besättningen med till den affär för sekunda kläder som drives av svenske konsuln på platsen. Flera av besättningen ville ingenting ta ut,utan menade att de kunde resa hem till Sverige i sina blåställ och sedan skaffa sig kläder där. Men kaptenen manade dem:" Ta nu bara ut kläder,pojkar. Staten betalar." -Så tog de då ut kläder. Men sedan visade det sig givetvis att de fick betala dem själva. Kostnaderna för kläderna drogs av från den ersättning de skulle få för sina förluster, och de fick betala verkliga rövarpriser. För ett par enkla grova skor, som kan köpas i vilken svensk skoaffär som helst för 11-13 Kronor, drogs 26 kronor etc."

(Här finns inklistrat en bild ur tidningen, ett foto som visar Osmans lutande skorsten och 2 master i bränningarna medan en fiskebåt sätter ut en livbåt för att rädda lotsen, fastfrusen i riggen. Fotot taget från den torpedbåt som räddade de överlevande.)

Advokatfirman Glimstedt & K.G.Lindberg
GÖTEBORG.

Till Sjöåklagaren, Stockholm.

Undertecknade f.d besättningsmän på ss Osman, tillhörig red AB Vanadis i Hälsingborg, vilket fartyg den 16 mars 1940 förliste på Sydnorges kust, få härmed anmäla följande samt anhålla att en undersökning snarast måtte vidtagas. Enligt KK kungörelse av den 4.9.39 skulle fartyget vara försett med flotte av viss, i kungörelsen angiven beskaffenhet,och skulle denna flotte,jämlikt paragraf §3 i kungörelsen, vara försedd med åror, drivankare, 2 yxor, lanterna med lysämne, signallampa, semaforflagg ,livboj, stormstickor, kastlina, presenning samt födoämnen,färskvatten, kok-låda,filtar,tröjor och oljekläder. Den till fartyget hörande flotten var endast utrustad med 2 drivankare. Vi hysa den bestämda övertygelsen att dessa bristande anordningar innefattat den allra största risk, och

att flotten som sådan skulle hava varit värdelös, därest vi varit nödsakade att vistas någon längre tid på densamma. Vidare anse vi, att räddningen av åtskilliga personer, som till slut kommo upp på flotten, skulle hava gått betydligt fortare om fullständig utrustning funnits på densamma.

Vi anhålla att ifrågavarande förseelse måtte beivras på det allra skarpaste

Göteborg den 3 april 1940

Torsten Byström Sven Lindgren Walter Abrahamsson
Maskinelev Eldare Mässuppassare

(KK Sjöåklagare i brev Sthlm 5.4.40 ,bifogande ovanstående i avskrift, till red AN Vanadis i Hälsingborg, anmodat rederiet att " snarast till mig dels införskaffa befälhavarens förklaring över vad i anmälan förmäles, dels ock inkomma med eget yttrande därom." - Rederiet svarat 6.4 att befh fortfarand är kvar i Risör men att han tillskrivits med dagens post och ber att få återkomma. Se följande korrespondens:)

Red AB Wanadis,Hälsingborg, 5.4.40 till Sjöåklagaren,KK

Sedan undertecknade, ägare av den 16 mars 1940 förlista ångaren Osman,fått mottaga bestyrkt avskrift av en anmälning skrivelse till Sjöåklagaren av den 3.4.40, undertecknad av ,..(namn, se ov ..hava vi låtit befh å ss Osman, kapten Åke Hammarlund, och 2e styrmannen å samma fartyg, Sven Johan Lann, få kännedom om anmälan ifråga. Från Sven Lann har ingått ett intyg av den 26 april 1940 i saken, medan kapten Åke Hammarlund till oss ingivit en till Eder ställd skrivelse av den 3 maj 194 Lanns intyg och Hammarlunds skrivelse bifogas härvid. Under hänvisning til dessa dokument bestrida vi anmälningsskrivelsen såsom helt ogrundad. - Varken vi eller fartygsbefälet ha uraktlåtit något för att få ss Osmans flottar ochutrustningen till dem ~~xx~~ i föreskrivet skick.

Det är beklagligt att besättningsmän på sätt som här skett kunna göra sig skyldiga till avlåtandet av en så genomgående oberättigad anmälan.

Hälsingborg den 4 maj 1940

Red AB Wanadis

. Carl W.Winck

Bilaga 1 till ovanstående:

Intyg

På förekommen anledning kanundertecknad Sven Johan Lann, Vinninga, Skaraborgs län, under edlig förpliktelse intyga följande:

Jag tjänstgjorde som 2e styrman på ss Osman av Hälsingborg på dess resa i mars i år från Göteborg med Hull som desitinationsort, då fartyget den 16 mars 1940 förliste på Sydnorges kust. Jag vet, att full utrustning och alla inventarier till de 2 flottar, som Osman skulle have enligt KK bestämm elser i sept 1939, funnos ombord på Osman då fartyget avgick från Göteborg

OSMAN. 16.3.40

på nämnda resa. Då Osman gick ut från Göteborg, hörde jag, då 1e styrman Ohlin (vilken omkom vid förlisningen) gav order till matrosen Karlsson att han skulle se till att alla inventarier som hörde till Osmans livbåtar och flottar, genast skulle sättas på sina platsen. Först försågs livbåtarna med sin utrsutning. Sedan dessa svängts ut, förvissade jag mig om att ALLA till livbåtarna hörande inventarierna kommit ombord å desamma. Härefter sattes igång med ~~mkrxmxkmig~~ utrustning av de 2 flottarna. Vid 11.30-tiden på middagen, i samband med styrmansvaktombyte, såg jag att en jungman tagit fram drivankarna till flottarna och att matrosen Karlsson tagit fram sjösäcken och lådan med proviant mm för flottarnas utrustning. Jag iakttog därefter att instuvningen av inventarierna och provinaten å akterflotten ägde rum. Alla inventarier placerades på rätt ställe å akterflotten. De sista sakerna som fördes ombord å akterflotten var livboj och stormlykta. Intet Ottades. Jag iakttog därefter att folket förde inventarierna även till förflotten. Jag iakttog att säcken och inventarierna fördes till den förliga ~~flotten för stuvning. Jag tittade inte ner i den~~ förliga flotten, men jag är ~~xxxk~~ säker på att allt kommit i den samma. Jag såg att livbojen och stormlyktan voro fastsurrade ovanpå den förliga flotten och att årorna fastsatts vid sidan av flotten. Jag är fullt övertygad om att de båda flottarna hade försetts med all föreskriven utrsutning och att intet från rederiets och fartygsbefälets sida underlåtits. Då, efter vad jag erfarit, tre besättningsmän skulle hava påstått att flottarna endast utrustas med 2 st drivankare, så är detta påstående lögnaktigt.

Vinninga den 26 april 1940

Sven Lann

Bilaga nr 2 till ovanstående:

Till Sjöåklagaren, Stockholm.

Sedan jag genom med AB Wanadis i Hälsingborg försorg fått taga del av skrivelse till sjöåklagaren av den 3 april 1940, undertecknad av tre förutvarande besättningsmän å ss Osman, får jag såsom befh å ss Osman, då detta fartyg färliste den 16.3. i år på Sydnorges kust, vördsamt angiva följande förklaring. Jag beder få bekräfta att flottarna och deras utrustning varit i behörigt skick. Sedan flottarna blivit påbyggda i enlighet med Fartygsinspektionens föreskrifter, tillkallade jag Statens fartygsinspektör i Göteborg, vilken ombord å ss Osman kontrollerade och förvissadxe sig om att flottarna vori i vederbörlig ordning och att all föreskriven utrsutning fanns ombord. Dagen efter denna inspektion lämnade ss Osman Göteborg. Under utgåendet från Göteborgs hamn utrustades såväl livbåtarna som flottarna med alla till dem hörande föreskrivna inventarier och båtarna svängdes ut. De 3 besättningsmännens påståenden i anmälnings-

skriften till sjöåklagaren saknar all grund. Den ogrundade anmälningsskrivelsen är så mycket mer förvånansvärd, som ingen besättningsman, varken på olycksplatsen eller efter räddningen av de kvarlevande, på något sätt framkommit med någon ~~anmärkning~~ anmärkning, beträffande livbåtarna, flottarna och deras utrustning. Ej heller vid sjöförklaringen, varvid Byström, Lindgren och Abrahamsson hördes, hade de någon som helst anmärkning att göra. Det torde måhända vidare böra bemärkas att maskineleven Torsten Byström och mässuppassare Walter Abrahamsson äro ynglingar, som vid ifrågavarande tillfälle med ss Osman voro på sin första resa till sjöss.

Lerberget per Höganäs den 3 maj 1940

Åke Hammarlund

Sjökapten

========= 666666666666 ====================== 66666666666

Sjöåklagaren skrev, Sthlm 13.6.40

till Poliskammaren, Göteborg.

Till undertecknad har från maskineleven Torsten Byström, Eldaren Sven Lindgren och mässuppassaren Walter Abrahamsson inkommit här bifogade anmälningsskrift. (Bil 1)
Sedan red AB Wanadis, Hälsingborg, som var ägare till fartyget, anmodats att dels till mig införskaffa befh förklaring över vad anmälan innehölle, dels ock inkomma med eget yttrande härom, har till mig inkommit bilagda två avskrifter jämte intyg från styrman Lamn (Bil 2-4)
Som uppgifterna i namälningsskriften och sistnämnda handlingar icke alls överensstämma, samt av anmälarna Sven Lindgren och Walter Abrahamsson synas kunna anträffas i Göteborg på Hotell Billiga Rum, Allégatan 11, får jag härmed anhålla att dessa, ävensom stuerten Liss Olif Asklund, f-04 och enligt uppgift boende i Göteborg, vilken även var anställd å fartyget vid dess förlisning, måtte närmare höras angående flottarnas utrustning, ävensom att den ytterligare utredning, som rörande ifrågavarande förhållande må vara tillfinnandes i Göteborg, måtte förebringas, verefter jag torde få emotse en rapport i saken. Anmärkas må, att, såvitt protokollet över den i anledning av olyckan avgivna sjöförklaringen angiver, icke någon vid sjöförklaringen vid vilken bland andra anmälarna hördes, uppgivit något om brister i fartygets utrustning.

Stockholm den 13 juni 1940

Gösta Berglund

Sjöåklagare i Kungl KK

Brev till Sjöåklagaren, Gtbg 6.7.40 från

advokaterna Ivar Glimstedt & K.G. Lindberg, Magasinsgatan 15.

Åberopande sin skivelse av den 6.4.40 skrev advokaterna att de vore tacksamma för ett meddelande angående de åtgärder som blivit följden av ifrågavarande anmälan. " En besättningsman, ~~Torsten~~ Torsten Byström, Köpmanholmen, anser

OSMAN 16.3.40

att han under vistelsen på den icke behörigen utrustade flotten erhöll lungsjukdom (TBC), av vilken han fortfarande är behäftad. Han har tillskrivit mig vid flera tillfällen samt förhört sig om möjligheten att erhålla ersättning. Högaktningsfullt K.G. Lindberg

Sjöåklagaren svarat advokat Lindberg 17.7.40

ATT poliskammaren i Göteborg den 13.6.40 ålagts göra utredning om ifrågavarande förhållanden.

KK memorial 20.4.40

Orsak till olyckan: Lotsen Olaf Langeland, som den 16.3. på fm i medtaget tillstånd räddades från det sjunkna fartygets rigg där han surrat sig fast, har från sjukhuset i en skriftlig rapport lämnat upplsyning om orsaken till förlisningen. Enligt dennes version skulle han omedelbart före strandningen hava upptäckt att mannen vid ratten styrt felkatig kurs. I stf att styra SW 1/4 S på kompassen låg fartyget an W 1/2 S och framfördes sålunda $3\frac{3}{4}$ streck (42°) STB om den kl 22.53 beordnade kursen. Då emellertid ingen av den vid tiden för olyckan varande vakten på däck överlevt katastrofen, kan icke med säkerhet fastslås om och från vilken tidpunkt felstyrning i verkligheten ägt rum, men vill det synas som om detta blivit gjort vid vaktombytet kl 24. Under sådana förhållanden har grov vårdslöshet från vakbefälets sida orsakat grundstötningen. Vad slutligen befh beträffar, borde denne, innan han begav sig under däck, hava instruerat vakthavande styrmannen om utpurrning i händelse av försämrad sikt eller snötjocka.

Ex officio

Bo Bergström

VÖRDSAM PROMEMORIA Stockholm 31.7.40

Ang., ss Osmans förlisning på Norska kusten.

Sedan KK anmodat mig att avgiva yttrande i anledning av en från Kungliga Försäkringsrådet avlåten skrivelse med hemställan om utredning angående den av ss Osman före förlsiningen begagnade farledens farlighet, får jag med återställande av remisshandlingarna anföra följande:

Sträckan mellan Jomfrulands och Stangholmens fyrar måste, under rådande stormaktskrig, och ännu mera vid dåliga siktförhållanden, då det många ggr är omöjligt att avgöra, om man är innanför 3-milsgränsen, anses vara en av de farligaste på Norska ostkusten. En barriär av över- och undervattensrev ligger utanför kusten i dubbla rader, varav den yttersta befinner sig på mer än en nautisk mils avstånd från land. Visserligen äro tidsenliga fyrar placerade rätt tätt, men kunna de icke, huru väl ~~fyrbelsy~~ fyrbelyst farvattnet än är,

OSMAN 16.3.40

vara till någon större nytta under disigt väder och snötjocka. I fredstid håller sig över huvud taget aldrig ett fartyg - med undantag av de norska "rutebåterna" - så nära in under land, även om goda väderleksförhållanden äro rådande. I fallet Osman var kustlotsen nödsakad att ,trots rådande storm och snöbyar, vilka förorsakade grov pålandssjö och stark strömsättning, krypa på ett betryggande avstånd från bränningarna och dessutom innanför territorialgränsen. Med stöd av vad ovan anförts, får jag som min åsikt uttala, att Osmans strandning indirekt bör hänföras till krigsförlsining.

Ex officio
(SKN 2.9.40 begärt utskrift.)
Bo Bergström

RAPPORT FRÅN KRIMINALPOLISEN, Göteborg, 31.8.40

Efter referat av Sjöåklagarens brev av den 13.6 etc (Se sid9)... Förenämnde Knut Walter Abrahamsson, f. 18.10.18 samt boende hos sina föräldrar ~~Västtra~~Västra Storgatan 57, Kristianstad, och som f.n innehade anställning å ångf. Saxen av Karlstad, har den 1.7.40 hörts å kriminalstation och därvid förklarat:, Han vidhölle innehållet i vidfogade anmälan, dock med följande tillägg: Natten mellan den 15 och 16.3.40 , då fartyget Osman färdats utmed Norges sydkust, hade fartyget förlist därstädes. Enär stark storm med hög sjö då varit rådande hade Osmans förliga flotte spolat i sjön. Abrahamsson, Torsten Byström och Sven lindgren samt jungmannen Erik Nilsson, Göteborg, och en dansk vid namn Berger från Köpenhamn hade emellertid lyckats ta sig ombord å denna flotte. Enär stark köld varit rådande ha Byström, Berger och Lindgren något senare i flottens förvaringsfack sökt efter utrustningspersedlar sommannen tänkt använda som skydd mot kölden. De kunde inte finna någon annan utrsutning än 2 drivankare med trossar och meddelade detta till Abrahamsson coh Nilsson. Abrahamsson kunde icke uttala sig om den akterliga flottens utrustning, enär han icke undersökt den samma. Den 3.4.40, då Abrahamsson, Byström och Lindgren uppehållit sig i Göteborg, hade alla tre efter överenskommelse därom vänt sig till Svenska Sjöfolksförbundets expedition och anmält förhållandet. Därvid hade de, i och för anmälans avgivande hänvisats till advokatfirman Ivar Glimstedt & K.G.Lindberg. De hade då begivit sig till nämnda firma och därstädes avgivit närslutna anmälan vilken de undertecknat. Abrahamsson ville tillägga att han fullgjort sin värnplikt vid Kungliga Flottan och därunder i stort sett tjänstgjort som däcksmatros. Dessutom hade han aug- dec 1938 innehaft anställning som köksbiträde å ss Drottningholm. Under sin vpl, och även under sin anställning å Drottningholm, hade han vid flera tillfällen och senast i juli-augusti 1939 deltagit i livbåtsövningar. Sedan dess har han icke varit med om någon sådan övning, vilket innebure, att

OSMAN 16.3.40

befh å ss Osman före fartygets avgång från Göteborg den 15.3.40 icke anordnat dylik övning med fartygets dåvarande besättning.

Förenämnde stewarden Liss Olof Asklund, vilken är född den 14.4.04 och är boende Stilletorpsgatan 8, Göteborg, har den 30.8 hörts och därvid förklarat: Han hade innehaft anställning som steward å ångf Osman då detta förliste den 16.3.40. Vid förlisningen hade han fallit i sjön men något senare lyckats ta sig upp på fartygets akterflotte. Därstädes hade han, tillsammans med fartygets kapten, 2e styrman och en finsk besättningsman haft att uppehålla sig några timmar. Ehuru Asklund icke närmare undersökt denna flotte hade, såvitt han kunnat finna, densamma varit försedd med föreskriven utrustning. Hurudedes den förliga flotten varit utrustad kunde han ej säga, men vore han av den uppfattningen att densamma ävenledes varit försedd med vederbörlig utrustning. Mera detaljerade xx eller andra uppgifter i saken kunde han icke lämna.

Maskineleven Torsten Byström har efterspanats här i staden utan att kunna anträffas. Å Göteborgs sjömanshus har inhämtats att Byström, som vore född 20.9.13, bodde å Köpmanholmen, Blidö socken, Stockholms län.

Jungmannen Erik Nilsson har enligt vunnen upplysning f.n anställning å ss Theodor av Råå, tillhörigt red AB A.Th.Jonasson, Råå.

Göteborg 31.8.40

Anders Andersson John Byland

Sökandet efter de övriga

Sjöåklagaren skrev 5.9.40 till rdd AB A.Th.Jonasson, Råå och frågade efter jungmannen Erik Nilsson på ss Theodor. Rederiet svarade 6.9 att Nilsson var mönstrad som maskinelev å ss Theodor och beräknades komma till Sundsvall eller Härnösand omkring den 20.9 - Sjöåklagaren genast skrivit till Stadsfiskalen i Sundsvall med anhållan om förhör med Nilsson om Osmans flottar och deras utrustning så snart Theodor anlänt till Sundsvall. Stadsfiskalen i Sundsvall 20.9 remitterat ärendet till sin kollega i Härnösand.

RAPPORT FRÅN HÄRNÖSANDSPOLISEN 24.9.40

Förhör hållits 21.9. med maskineleven Erik Nilsson, född 20.2.20, skriven i Masthuggs församling, Göteborg, anställd i ss Theodor som f.n. lossar kol i Härnösands djuphamn. -Han hade den 10.3.40 mönstrat som jungman å ångf Osman som den 15.3 vid 18-tiden lämnat Göteborgs hamn med kurs västvart. Före avresan hade ingen övning med manskapet företagits med ombord varande räddningsmateriel. Förutom föreskrivna räddningsbåtar hade medförts 2 flottar varav den ena var placerad å förskeppet och den andra å akterskeppet. Under färden rådde snötjocka och kallt väder. Ångarens befh hade lovat besättningen

OSMAN 16.3.40

att ångaren, på grund av rådande vidriga förhållanden, skulle hållas igång endast på dagarna. Detta hade emellertid befh frångått,varför ångaren, då densamma befunnit sig utanför Grundholmen vid Norges sydkust, grundstött. Vid grundstötningen hade ångaren erhållit stark STB slagsida. Vid försök att sjösätta STB livbåt hade förliga trossen gått av med påföljd att livbåten kommit under vatten med fören.Nilsson hade, jämte en del av kamraterna, ~~xxxx~~ däribland Byström, Lindgren och Abrahamsson,tagit plats å den förliga flotten.Kort därefter hade däckslastsurrningarna sprungit varvid däckslasten jämte flotten spolats överbord.Därunder hamnade Nilsson i vattnet men kunde senare ta sig upp på flotten.Nilssons kamrater hade undersökt flotten för att få tag i torra kläder till Nilsson som varit genomvåt och i den rådande kölden och snötjockan omedelbart blivit stelfrusen,men hade männen inte kunnat finna annat på flotten än 2 drivankare med tillbehör. Detta hade varit omkring kl 00.15 natten till den 16 mars.Därefter hade flotten med de skeppsbrutna männen drivit mot ett skär där männen tagit sig iland. Under tiden hade, enligt vad Nilsson senare erfarit, de andra skeppsbrutna på den andra flotten lyckats tillkalla hjälp varför Nilsson och hans kamrater vid 08-tiden räddats av en norsk torpedbåt.Nilsson förklarade, att om flotten drivit till havs,hade åtminstone han frusit ihjäl då han på grund av kölden blivt alldeles stelfrusen och hade bland annat händerna svullnat upp till oformliga köttstycken. Nilsson vitsordade med bestämdhet den av Byström, Abrahamsson och Lindgren gjorda anmälan och förklarade bestämt att ingen annan utrustning kunnat påträffas på flotten än de 2 drivankarna. Huruvida den andra flotten varit bättre utrustad kunde Nilsson inte uttala sig om .Nilsson förklarade att han vid en ev. rättegång mot befh och rederiet för ss Osman komme att framställa ersättningsanspråk för de lidanden han fått utstå på grund av avsaknaden av utrustning på räddningsflotten. Vidare förekom ej.

Härnösands Stadsfiskalskontor
Tisdag 24 sept 1940
E. Tydén

============ ============ ==============

Fortsatta efterforskningar

Sjöåklagaren 4.1.41 bett stadsfiskalen i Karlstad anställa förhör med 2e styrman Lann, enligt uppgift bosatt i Skoghall. Den 3.2.41 fick Sjöåklagaren besked från Karlstad att Lann troligen vistades hos släktingar i Vinninga, Skaraborgs län. - Sjöåklagfaren 5.2.41 skrivit till landsfiskalen i Kinnefjärdings distrikt,Lidköping,som 1.3 meddelade att Lann uppenbarligen var bosatt Torsgatan 15 i Göteborg. Sjöåklagaren vänt sig till Polisen i Göteborg den 3.3.41 och som resultat fått in följande rapport 27.3.41:

OSMAN 16.3.40

RAPPORT FRÅN KRIMINLAPOLISEN, GÖTEBORG 27.3.41

I skrivelsen omnämde styrmannen Sven Johan Lann är 33 år gammal och boende i huset nr 16 vid Torsgatan här i staden och har den 11.3.41 förhörts å kriminalstationen och därvid uppgivit:

Han vidhölle innehållet i sitt handlingarna närslutna intyg, tilläggande: Den 15.3.40 vid 06-tiden hade ångf Osman, å vilket fartyg Lann då haft anställning som 2e styrman, avgått från Göteborg till Bergen som närmaste destinationsort. Under Osmans färd mellan Göteborg och Vinga hade livbåtarna i närvaro av styrman Lann och Ie styrman Olin svängts ut och surrats fast vid sina respektiva bommar å fartyget. Därvid hade styrman Lann hört att Ie styrman Olin givit matros Karlsson i uppdrag att illsammans med Osmans övriga däcksbesättning förse livbåtarna och flottarna med behörig utrustning. Vidare hade Ie styrman Olin framhållit att Karlsson icke bleve fri förrän han till Ie styrmannen avrapporterat att han fullgjort uppdraget. Kl 08 samma dag hade Ie styrmaan Olin kommit upp på bryggan för att avlösa styrman Lann , som under de närmaste 2 timmarna dessförinnan haft vakt på bryggan. Därvid hade Ie styrman uppgivit att han hade en del skrivarbete att utföra i och i övrigt haft att övervaka att livräddningsattiraljen bleve placerad å vederbörliga platser. Samtidigt därmed hade Ie styrman frågat om Lann ville göra hans vakt som omfattat tiden mellan kl kl 08 och 13 samma dag. Sedan Lann gått med härpå hade Ie styrman stannat på vakt på bryggan under det Lann ätit frukost. Samtidigt härmed hade besättningen intagit sin frukostmåltid. Omkring 20 minuter senare hade Lann avlöst Ie styrman på bryggan. Just som Lann gått upp på bryggan hade han sett att besättningen framtagit utrustningen till livbåtar och flottar och lagt dem på däck. Efter det Lann hållit vakt till kl 12 hade han blivit avlöst av Ie styrman. Då Lann därefter gått ned från bryggan och begivit sig in i mässen hade han sett att matros Karlsson burit en säck med persedlar upp på förliga däckslasten och fortsatt till förliga flotten därstädes. Han hade dock inte sett att Karlsson stuvat persedel-säcken i förflotten men vore han övertygad om att så skett. Samtidigt härmed hade han lagt märke till att en annan matros av dansk nationalitet burit en säck med persedlar till den aktra flotten. Något före kl 13 hande Lann ,därvid besättningen intagit sin middagsmåltid, undersökt livbåtarna och funnit att dessa varit komplett utrustade. Då Lann kl 13 begivit sig upp på bryggan för att avlösa Ie styrman hade han sett att en jungman Bye, vilken omkommit vid förlisningen, varit på väg till förliga flotten med 2 drivankare .Därvid hade matros Karlsson anropat Bye och tillsagt honom att endast det ena ankaret skulle stuvas in i förliga flotten. Bye hade då lagt det ena ankaret på däckslasten samt

OSMAN 16.3.40

burit det andra ankaret till den förliga flotten och stuvat in det i denn
Kort därefter hade Karlsson, medförande en stormlykta och en livboj, be-
givit sig till förliga flotten och ovanpå dess övre lucka surrat fast
dessa förnemål. Därmed hade säkerligen denna flotte varit fullt utrustad.
Kl 19 hade Ie styrman avlöst styrman Lann och Lann hade begivit sig till
aktre flotten och tagit sig upp på densamma. Han hade därpå lösgjort den
å flottens övre lucka fastsurrade livbojen och stormlyktan, varefter han
öppnat luckan och konstaterat att full utrustning fanns stuvad i flotten,
utgörande ett fat med dricksvatten, en låda med kokkärl och proviant ssmt
2 säckar innehållande den ena oljekläder, den andra filtar mm. Däremot
hade han inte undersökt den förliga flotten. Då Karlsson surrat fast stor
lyktan och livbojen å förflottens lucka vore det uppenbart att denna flot
varit fullt utrustad. Styrman Lann ville hålla för troligt att de besätt-
ningsmän som efter förlisningen befunnit sig på ~~förflotten~~ den förliga
flotten, på grund av den våldsamma sjögången inte varit i stånd att ur
flotten framtaga behövliga persedlar innan flotten 15-20 minuter efter
förlisningen strandade på en holme där den helt ~~sönderslagits~~ sönderslagit
Den förliga flotten hade fallit överbord samtidigt som däckslasten, som
bestått huvudsakligen av pitprops, och på grund härav vore det även möjli
att den undre luckan i flotten slagits sönder av däckslasten och att all
utrustning härefter genom den sönderslagna luckan förts ut i sjön.

Göteborg 27.3.41

John Byland Olle Wångstedt

Två avslutande brev

Advokat K.G.Lindberg, Gtbg, skrev 31.8.42 till Sjöåklagaren och efter-
lyste resultat av den utlovade undersökningen. Sjöåklagare G.Berglund
svarade 8.9.42 att han den 15.9.41 överlämnat ärendet till KK "under
förmälan att utredningen icke synes mig giva tillräckliga skäl för åtal,
samt att KK därefter, den 9.10.41, beslutat lägga handlingarna ad acta.

SKNEIII vol 183

Egendomligt att förlisningen bedömts som " Ej krig."

Den 20.4.40 skrev advokat Sigurd Brolin, Söderhamn, till SKN:
"Vid ss Osmans förlisning vid Norges kust den 16 mars 1940 omkom Kurt
Arne Spångberg, och hans fader, John Spångberg, Bollnäs, har anmodat om
min hjälp i ersättningsfrågan. Enligt upplysning från Stockholms Sjöman
hus skulle föräldrarna, vilka äro dödsbodelägare, från rederiet erhålla
omkring 350 kr i effektförsäkring. Dessutom är dödsboet berättigat er-
hålla begravningshjälp efter den Allmänna Lagen om Olycksfall i Arbetet

OSMAN · 16.3.40

Då den avlidne endast haft mycket små inkomster - han arbetade endast vissa tider på året för att få pengar så att han kunde utbilda sig under återstoden kommer denna troligen ej att överstiga 100 kronor. Däremot skulle någon särskild krigsförsäkring ej komma ifråga då det, enligt vad Sjömanshuset uugiver, här ej skulle vara fråga om en krigsförlisning. Då jag ej haft tillgång till sjöförklaring o.a. handlingar, är det givetvis svårt att göra något bedömande, men nog förefaller det egendomligt, då väl förlisningen ifråga näppeligen skulle ha skett om ej fartyget på grund av kriget måste hålla sig i vissa farvatten. Jag emotser tacksamt Edert meddelande i denna punkt. Skulle det ej alternativt kunna tänkas någon annan statlig ersättningsform? Begravningen gick i detta fall på c:a 600 kronor. Nog förefaller det som om samhället borde klara denna sak, då det gäller en sjöman som på detta sätt offrat sitt liv i landets intresse, och kostnaden drabbade föga välsituerade föräldrar med en stor försörjningsplikt.

Högaktningsfullt

Sigurd Brolin

SKN svarat 22.4.40

Till svar å Edert brev av 20 ds få vi meddela att Nämnden icke betraktat Osmans förlisning som krigsrisk utan som civil sjörisk. Det är naturligtvis icke uteslutet att rederiet eller civilassuradörerna komma att underställa frågan dispachörens respektive domstols prövning, men tills vidare ha vi icke hört något närmare härom, utan utgå från att haveriet bör betraktas som civilt sjöhaveri. Beträffande olycksfallsförsäkringen för befäl & besättning omhänderhava vi icke denna försäkring, även om det gäller krigsolycksfall, vadan vi icke kunna yttra oss närmare rörande möjligheterna för de efterlevande att erhålla ersättning. Skulle Osmans haveri komma att bliva betraktat som krigshaveri, något som vi emellertid icke tro, så gälla givetvis krigsolycksfallsvillkoren, men eljest utgå icke de höga ersättningarna. Det torde ju emellertid vara anledning att Ni vända Eder till den försäkringsanstalt som haft försäkringen, då vi, såsom ovan förmälts, endast haft kaskoförsäkringen och icke ha något med olycksfallsförsäkringar att skaffa.

Ocean frågat SKN om krigsrisk

Försöäkrings AB Oceans haveriavdelning i Göteborg frågade i brev 28.8.40 SKN om Nämnden prövat frågan om Osman sedan KK sjötekniske konsulent i sin promemoria 31.7.40 (Se sid 10) uttalat att Osmans strandning indirekt bör hänföras till krigsförlisning. -SKN svarade 3.9.40 att Nämnden från KK infordrat konsulentens yttrande. "Det är avsikten att sedan detta yttrande hunnit studeras, behandla frågan vid närmaste sammanträde som hålles inom Nämnden." - Ocean tackat 4.9 och avrundat med att " vi avvakta

OSMAN. 16.3.40

i sinom tid Edra vidare värda meddelanden." Sedan finns inget mer om Osman på SKNEIII.....

UDHP80c 3513

Telefonogram till Oslobeskickningen den 17.4.40

På föranledande rederiet förlista ss Osman uppdrag om möjligt konsulatet i Risör meddela kapten Hammarlund hemresa.

Eget

INGEN AV VAKTEN ÖVERLEVDE

Osman stod under 48-årige kustlotsen Olaf Langelands ledning och vakthavande styrman var Ie styrman Öhlin, rorsman den 24-årige matrosen John Lindén, och av dessa tre överlevde endast lotsen. Mellan snöbyarna var vädret fyr-siktbart men i snötjockan syntes ingenting från bryggan i beckmörkret. Den hårda ostliga kulingen som i byarna nådde full stormstyrka, 25 sekund-meter, skapade en krabb, brytande akterlig sjö och strömsättningen var hård Kl 23.53 gav Langeland rorsman order om kurs SW½S och kontrollerade själv på kompassen att ordern uppfattats rätt. Kl 00.15 siktades en fyr med rött blänk på BB bog. Langeland trodde först att det var Stangholmens fyr som skulle dykt om vid denna tid, men om STB. Vid en hastig kontroll fann han att matros Lidén styrde 3¾ streck ur kurs, förstod att en katastrof hotade, slog sakta fram i maskin och beordrade Hårt BB roder i hopp om att kunna gå klar. Under påbörjad gir tog Osman strax därpå botten i bränningarna och tvärstannade, svårt slingrande i grundbrotten som vräkte ända upp över kommandobryggan. I det fruktansvårds dånet från bränningarna drunknade ångvisslans nödsignaler helt: Osman hade grundstött SO den obemannade fyren Grönholmsskjär, 5 km N Risör, i ett av de mest fruktade områdena längs hela Norska sydkusten. På befh order sökte de 21 ombv få de utsvängda liv-båtarna i sjön med de vattenfylldes, slogs sönder och spolades bort. Flera raketer sköts upp från båtdäck, man morserade mot fyren och tände redlights - allt förgäves i snötjockan. Besättningen sökte sig ut på däckslasten till förliga och aktre flottarna, avsedda för vardera 10 man. I förvirring-en kom 13 man på akterflotten och 7 man på förflotten som strax därpå gick överbord tillsammans med däckslasten av props och tidningspapper i rullar. Befh beordrade männen på akterflotten att ta sig midskepps eftersom flotten löpte stor risk att fastna under lastbommen, men att de skulle söka ta sig upp å denna flotte om den flöt klar. Undertiden stängde maskinisterna av ångan på pannorna, vadande till knäna i vatten. Efter att ha huggit med fruktansvärd kraft minst 50 gånger på klippgrundet sjönk fartyget 15 minut-er efter grundstötningen med endast masterna och halva skortenen över grundbrotten.

OSMAN 16.3.40

Då akterflotten sveptes förbi midskeppet lyckades befh, 2e styrman Lann, stuert Asklund och eldaren Wallenius gripa tag i dess livlinor ochkunde sedan klänga ombord. Däckklast, flottar och mähniskor spolades ut i de kokande grundbrotten varvid 11 man sköljdes bort eller slogs ihjäl av däckslastens kringvräkande pipprops. Några hängde fast vid flottarna men orkade halvdränkta och utmattade inte hålla fast mer än några få minuter. Flera man dödades direkt då fördäckslasten med förflotten rasade överbord.Ett par man hörde hördes skrika på hjälp och en man sågs klamra sig fast vid en spillra med ett bloss i ena handen. De försvann alla i mörkret i det kringvirvlande gyttret av props och vrakspillror. Förflotten med 5 man ombord drev efter 45 minuter in i bränningarna vid Flatholmen, slog runt och krossades men alla 5 lyckades som genom ett under ta sig upp på holmen.Det var jungmännen Berger och Nilsson, eldare Arthur Lindgren från Falun och mässuppassare Abrahamsson samt maskineleven Byström, alla unga män. De 4 överlevade på akterflotten drev iland vid Lille Vardöya, det var Befh, 2e styrman, stuert och eldare Wallenius. Sedan de tänt ett nödbål sökte de skydd mot vind och snöyra i en igenbommad sommarstuga. Kölden var fruktansvärd. För de 5 genomblöta männen på Flatholmen fanns inget som helst skydd mot snöstormen. Med ispansrade kläder och förfrusna lemmar höll de sig natten igenom i oavbruten rörelse för attinte frysa till isstoder.De hjälpte varandra, timme efter timme, sökte skydda varandra mot blåsten och ge varndra värme. Byström hade i ett vattentätt fodral fått med sig några cigaretter som de delade på. Först i dagningen upptäcktes från marinens kustbevakningsstaion Jernnes Osmans masttoppar och i kikare kunde man se en man i riggen som surrat sig fast och sannolikt frusit ihjäl. Kl 08 kom torpedbåten Grib på 70 depl.ton ut, en veteran från 1904 av cigarrtyp, L 36 B 4,5 bestyckad med 3 st 45 cm torpedtuber och 2 st 37 mm KA. Med hjälp av en fiskebåt undsattes först mannen i riggen som var lotsen Langeland.Han var nästan utan liv, fastfrusen vid stålmasten och riggen täckt av is. Han fördes ombord i Grib där allt gjordes för att få tillbaka livet i hans kropp. Från läsidan undsattes sedan de 5 svårt medtagna ynglingarna på Flatholmen och sist de 4 männen på Lile Vardöya.Samtliga infördes av Grib till Risör och fördes till lasarettet där lotsen genast lades på operationsbordet med svåra förfrysningsskador. Sju fingrar måste amputeras från hans uppsvullna händer oc h flera tår från fötterna. De andra 9 hade ådragit sig kylskador men alla klarade sig från amputationer. Värst däran var jungman Nilsson som fick kvarligga i 3 veckor. Av de 11 saknade påträffades 8 redan under söndagen den 17.3. De flöt döda på sina livbälten inom ett vidsträckt område runt Osmans vrak, svårt sönderslagna mot props och stenar. Fiskebåtar från Risör bärgade iland mängder av props de närmaste dagarna. Den nionde döde flöt iland först den 1.4. Det var

OSMAN 16.3.40

44-årige matrosen Karl B.Karlsson som var helt naken och iförd bara sitt livbälte. Han begravdes på Vanse kyrkogård. Två av de omkomna hittades aldrig. Lotsen Langelands version av händelseförloppet - att rorsmannen inte styrt beordrad kurs och att Ie styrman underlåtit att kontrollera kursen- kunde aldrig verifieras eftersom Ie styrman och rorsman var bland de omkomna. Rederiets ombud vid sjöförklaringen i Risör 18.3 , advokat John Nielsen, ansåg att lotsen borde ha slagit full back i maskin genast han upptäckte att kursen var felaktig.Härigenom hade en strandning möjligen kunnat undvikas. Lotsen hade 23 tjänstår bakom sig och var sedan 1935 ordförande i Kystlotsernes Landsforbund. Han blev invalidiserad genom amputationer och ohjälpliga frysskador i armar och ben och kom aldrig mera i tjänst. Såsom privalots kom han inte i åtnjutande av den Norska olycksfallsförsäkringen för sjömän. I denna lag var inte kustlotsar medtagna. Först den 12.3.41 utfärdades en förordning om olycksfallsförsäkring även för kustlotsarna. Langeland stämde i augusti 1941 red AB Wanadis i Hälsingborg med yrkande på 50.000 kr i skadestånd men kravet återtogs efter rättsliga förhandlingar. -Ingen av de överlevande svenskarna fick mer än några hundralappar för förlorade effkter. De skulle fått bättre villkor om SKN bedömt Osman som krigsförlisning. Torpedbåten Grib , som räddade de överlevande, sänktes av sin egen besättning den 16.4.40 vid Sörlandskysten liksom torpedbåtarna Ravn och Jo, vilkA DOCK DESSFÖRINNAN SKÖT NER FLERA TYSKA PLAN.

(T.Fredh: Flykten & Hjälpen (Lysekil 1982)

"När Osman kantrade vällte däckslasten av trä och pappersrullar över 11 man i livbåten.Sjöförklaringen berättade inte det faktum att däckslasten slog ihjäl 11 man. Åtta av de 11 omkomna drev iland och sändes genom Sogneprästens i Risör försorg till sina repektive hemorter. Minrisken hade tvingat Osman att gå inomskärs. De anhöriga försökte få krigsrisk men försäkringsbolaget betalade bara ut några 100-lappar för förlorade kläder."

HISTORIK

Laståangare på 1314 brton byggd 1913 vid Kockums i Malmö av stål.(Ex Avesta L. 72,2 B 11,5 Tillhörig red AB Wanadis (Carl W.Winck) i Hälsingborg. Inköpt dec 1919 som Avesta från red AB Nordstjernan (Axel Ax:son Johnson) i Stockholm,samtdidigt som syterfartyget Thai som fick namnet Oswin. (Se Oswin 31.1.43) 2175 dw. 601 hkr triplemaskin av varvets fabrikat. Intrunkade luckor. Masthöjden avpassad för passage genom Manchesterkanalen. Kort back, 2 för-& 2 akterluckor, häckakter,förhöjt midskeppsparti. Osman fördes på sin sita resa av kapten Åke Hammarlund som tagit över befälet i Göteborg efter att tidigare ha varit Ie styrman ombord. Nyårsafton 1928

OSMAN 16.3.40

då Osman låg i Valencia blev stuert A.Sundberg knivskuren av kocken H.Fix från Rättvik som hemsändes i handbojor åtföljd av en svensk kriminalman.

SAAF akt 450/-40

2e styrman Sven Lann vid vittnesförhör 3.5.41.

Förhöret hölls i Göteborg på norska konsulatet i anledning av norska lotsen Langelands skadeståndskrav för 100% invaliditet.

Jag skulle kl 00.00 natten till den 16.3.40 ha avlöst 1e styrman på bryggan och gick jag,som tidigare sovit i min hytt,strax före kl 00 upp i navigationshytten,som ligger ett däck lägre än bryggan, i avsikt att där i sjökoret efterse kurs och position. I navigationshytten befanns utlagt norska specialkortet nr 6,upptagande kusten från Jomfruland till Sildeodden.På kortet fanns utritat den kurs fartyget skulle hålla från Jomfruland.Jag minns bestämt att den utritade kursen icke skar den sydligaste kompassrosen på kortet utan gick mellan land och denna.Vid detta förhållande kan den utritade kursen icke, såsom från lotsens sida senare uppgivits, ha varit SW 1/4S,enär en å kortet utlagd dylik kurs från den punkt utanför Jomfrulands fyr,där fartyget enligt lotsens utsago befann sig, då detsamma var tvärs fyren,skär kompassrosen t.o.m öster om dennas medelpunkt.Då enligt lotsens uppgift 1e styrman upprepade gånger kontrollerade kursen efter det Jomfrulands fyr passerats,fanns ingen anledning antaga att rorgängaren från början felaktigt satt den kurs som han då av lotsen beordrats hålla.Skulle rorgängaren, sedan större delen av distansen från fyren till grundstötnings-stsen, vilken är c:a $11\frac{1}{2}$ mil, passerats,plötsligt ha ändrat fartygets kurs STB hän,skulle detta med all säkerhet ha förmärkts av dem som uppehöllo sig på bryggan, enär den vid tillfället rådande hårda vinden och grova sjön då kommit att på ett helt ändrat sätt verka på fartyget, i det att vinden,som var ONO och alltså tidigare verkat på BB låring , i så fall kommit att verka från STB . Enligt mitt förmenande är alltså lotsens uppgift att han, då Jomfrulands fyr var tvärs, beordrat en kurs av SW 1/4 S , vilken kurs för övrigt leder utanför 3-milsgränsen, icke riktig, utan har med säkerhet den beordrade och hållna kursen varit väsentligt mera västlig. - Då jag lämnade navigationshytten såg jag på klockan i hytten och var den då 3 eller 4 minuter över 12. Sedan jag kommit ut ur hytten skulle jag på en lejdare gå upp till bryggan, men hann bara

OSMAN 16.3.40

halvvägs upp på denna då grundstötningen inträffade. Då kaptenen samtidigt kom ut från sin hytt och beordrade mig att purra frivakten,kom jag aldrig att gå upp på bryggan. Det är all anledning antaga att endast något fåtal minuter förflutit från detx ombyte av rorsman skett på bryggan,och om avgående rorsman under sin törn hållit rätt kurs, kan ett fel från den tillträdande rorsmannen inte ha hunnit förorsaka grundstötningen.

Göteborg 3.5.1941
Sven Lann.

Lotsens invaliditet

Fingrarna måste amputeras på båda lotsens händer,vilket gjorde honom till 100% invalid utan möjlighet att skaffa sig någon utkomst. Lotsen Langeland stämde rederiet på 60.000:- i skadestånd men fick inte ut ett öre utöver de 704 kr han fått för förlorade effekter 4.10.40 samt 500:- kr i lotspengar. Nedanstående utlåtande av advokat Johan Ramberg,Gtbg den 12.5.41 talar för sig självt.

Dr Philip Lemans advokatbyrå, Göteborg, den 12/5 1941

Lotsen Langelands ersättningsanspråk grundar sig på att förlisningen skulle ha föranletts av fel från befäl och besättning på ss Osman.Rorsmannen skulle sålunda enligt Langelands uppgift ha styrt felaktig kurs, då han iställetför den av Langeland uppgivna kursen SW1/4 S skulle ha styrt W½S. Vakthavande styrmannen skulle vidare ha visat försumlighet härutinnan att han icke kontrollerat rorsmannen.Langeland uppgiver att han försäkrat sig om att fartyget vid den sista roderförändringen kl 22.53 lagts på riktig kurs SW 1/4 S. Vid vaktavlösningen Kl 00.00 hade avgående rorsmannen rapporterat den riktiga kursen. Då Langeland emellertid enligt uppgift strax före grundstötningen kontrollerade kursen skulle denna ha varit W½S. Såvitt handlingarna i målet utvisa kan Langeland icke bevisa riktigheten av de av honom lämnade uppgifterna, för vilkas belägg endast föreligger Langelands eget påstående.

Sammanfattningsvis kan sålunda fastslås att kustlotsen L. påstående att den givna kursen skulle ha varit SW1/4S måste vara oriktig Detta framgår därav

att alla ombord på ss Osman varit utvilade och nyktra,varför det är otänkbart att man skulle ha hållit felaktig kurs, så mycket mera som densamma kontrollerats.

att en ändring av kursen från SW1/4S till W½S icke skulle ha kunnat ske utan att detta blivit för de ombordvarande märkbart och för övrigt helt enkelt icke skulle kunnat åstadkomma att fartyget nått fram till grundstötningsplatsen.

OSMAN 16.3.40

att styrman Lann lämnat en tydlig och bestämd uppgift därom att den å sjökortet i navigationshytten inritade kursen icke varit den av kustlotsen uppgivna.

samt att den av lotsen påstådda kursen skulle ha fört fartyget utanför tremilsgränsen.

I verkligheten har den å sjökortet i navigationshytten inritade och av kustlotsen anbefallda kursen varit betydligt västligare än SW1/4S och fartyget genom den hårda stormen och grova sjön drivit in mot land. Att den inträffade förlisningen icke förorsakats genom fel eller försummelse från fartygets folk, är därigenom uppenbart, och allra minst kan kustlotsen Langeland, som själv haft till uppgift att lotsa fartyget i farvattnet, göra gällande något anspråk mot rederiet.

Göteborg den 12 maj 1941
Johan Ramberg
Advokat

(Osmans vrak övertogs av Bjergningskompaniet för 4000 kronor)

DAGNY 17.3.40

TYSK FLYGATTACK VID SKOTTLANDS ÖSTKUST - INGA SKADOR - 3 BOMBER FÄLLDA

Telegram från beskickningen i London till UD 19.3.40

Viceconsul Aberdeen informs steamer Dagny of Seffle bombed by aeroplane seventeenth isntant off Scottish eastcoast stop Three bombs dropped but none fell bearer than 20 yards no damage = Sw Consulate General

xxxxx xxxx xxxx

Ovanstående telegram ligger i en mapp på "Sänkta och krigsskadade fartyg", på telegramblanketten tillskrivet i bläck: " Rederiet -herr Andrén i Säffle - underrättat Protokollet över sjöförhör skulle tillställas UD snarast möjligt efter ankomsten till Göteborg Direktör Lange, SKN, underrättad". Därutöver följande intermeddelande:

Swedish Consulate General. 239 High Holborn
LONDON W.C
London den 21 mars 1940

Kära Ingegerd,

Upptäckte till min förtvivlan att en av herrarna en kväll skickat ett telegram utan nummer. Det är daterat den 19 ds och handlar om "Dagny of Seffle" Telegrammet skall ha nummer 115.

"Så går det när damerna inte stannar" fick jag till svar när jag påpekade det stora slarvet. Vi har så överfullt med göra och varenda kväll orkar man ej sitta över. På sista tiden tycker jag emellertid noggrannheten varit bristfällig och tjatar jag dagligen om avprickning av bilagor och nummer till er.

Med hopp om bättring och bälsningar.

Barbro

Egna noteringar Inga detaljer

på SKN och KK inget om detta, vilket förklaras av att det inte blev några skador på fartyget. Den 17.3.40 var tysk flyg i aktion bl a över Orkneyöarna där bombplan fällde sprängbomber och ca 500 brandbomber över Kirkwall och mindre samhällen på öarna.

Historik

Lastångare på 809 brton byggd 1906 vid Soc Esergizio Bacini Riva Trigoso i Genua av stål.(Ex Wavel, Karen, Hauk, Brisling, Helvetia,Natale)

DAGNY 17 3 40

L 56,4 B 9,3. Tillhörig red AB Dagny (Skeppsmäklare Bror Knut Andrén) i Säffle. 1045 dw. 385 ihkr. Inköpt dec 1928 från skeppsredare Axel Ingmanson i Kristinehamn som i febr 28 inköpt Dagny från red AB Globe i Malmö. Hon låg då sedan länge upplagd i Kristinehamn. Den 1.6.39 skulle hon enligt kontrakt ha sålts till Redereja Kursa i Liepaja (Libau) men Statens Sjöfartsnämnd vägrade utförseltillstånd. Dagny gick i engelsk kustfart juni 1940- aug 1945 och kom till Göteborg i slutet av aug 45. - Den 20.8.41 i Scrabster eldhärjades skansen varvid lettiske båtsmannen Carl Bergman innebrändes och eldare Nicolai Magi blev svårt bränd. Eldarskansen utbrändes helt. Orsaken var sannolikt rökning i kojen. - Den 8.11.41 på resa Inverness - Sunderland i Konvoj fick Dagny en hel del skador vid tyskt flyganfall. (Se 8.11.41) Hon hade maskin och inredning akterut, 2 stora luckor, 2 master, skans i backen och hög smal skorsten. Ombyggd 1918, enligt Lloyds. På sin första fredsresa 1945 från Göteborg till Lowestoft/Hull med rums- & däckslast av 290 stds trävaror blev Dagny i 34 sekms W orkan i minleden längs de Frisiska öarna kl 03.40 söndagen den 14.10.45 rammad i maskinrummet av Brittiska 10000-tonnaren Empire Napier, flöt på trälasten till 0520 utan att det gick att undsätta de 15 ombv och sjönk sedan i em malström av spillror och trävirke. Cheifen, en eldare och en matros fick hela däckslasten över sig och försvann, kokerskan, föreståndérskan, matros Lindkvist och skeppshunden Pelle följde med ner instängda i befh hytt. - Genom en heroisk insats av 7 danskar i en livbåt från ss Thyra av Köpenhamn kunde övriga 9 ombv räddas tros mörker och fruktansvärd sjöhävning. Dagnys befh på sista resan var kapten Nils Lehrman, Getebol, Säffle.

(SE 8.11.41 Dundas)

TOR 19.3.40

RAMMADE I KONVOJ JAGAREN JERVIS PÅ VILKEN 18 MAN DÖDADES OCH 16 SKADADES

Rapport

Avgick fr. 1.3.40 från Göteborg destinerad till Hull via Kristiansand för reparation - Bergen för konvoj och Methil för konvojbyte. Rumslast av 898 ton styckegods. Djupg .F 10'5" - A. 15' 110 ton WB 19 ombv
Kolliderade tis 19.3 kl 02.50 i konvoj på approx.N 55 34,5'- W01 28'med ett krigsfartyg av jagartyp. SSW vind, regndisa, mörker , sydlig dyning. Tors kurs S 3° O. 2e styrmans vakt, utkik på backen. Det andra fartyget(H.M.S. Jervis) iakttogs först några sekunder före kollisionen c:a ½ streck på STB bog. Jagarens lanternor tändes några sekunder före kollisionen. Tors lanternor brunno klart men enligt konvojorder dämpade. Tor fick ett hål i BB bog ovan vl, stävskenan knäckt, ankarklysen och kättingtrummorna splittrade, backdäcket upprivet, en del garnering bortsliten i eldarskansen och tvättrummet, stor spricka i STB bogplåtar och förpiken vattenfylld.

Befh rapport

Mån 18.3 Kl 16.50 lättat ankar och avgått från Methil Road under konvojeskort, tilldelad nr 29. Byig SSW vind, disig luft. Kl 22.25 passerat St. Abbs head och fortsatt i konvojen efter det framförvarande fartyget. Vinde tilltagande med häftiga regnbyar, mörker och disig luft varför samtliga avskärmade lanternor tändes kl 00.45

Tis 19.3 Det framför gående fartygets starkt avskärmade akterlanterna,som i regndisan tidtals varit försvunnen, siktades åter omkring kl 02.45 på STB bog men försvann strax därpå. Kort efter syntes ännu ett klart ljus något om STB som antogs vara ett i konvojen gående fartygs akterljus, vilket även tidigare iakttagits samtidigit med det närmast före gående fartygets akterlanterna. Då distansen i mörkret och diset var svår att bedöma, gavs - för att öka avståndet sidovägen till det förliga fartyget omkring kl 02.50 order om BB roder, men hann denna ej utföras,ty omedelbart därefter siktades det röda sidoljuset på ett fartyg,varför det klar ljus, som strax innan tagita för en akterlanterna, istället måste tillhöra ett mötande fartyg. Order gavs om hårt STB roder och full back slog i maskinen men ögonblicket därefter inträffade kollisionen som var oundviklig och mycket våldsam. Maskinen arbetade full back någon minut varefter den stoppades. En ljusflamma slog fram ur det andra fartyget som var ett krigsfartyg av jagartyp.Livbåtarna bemannades och under tiden konstaterades att skadorna låg huvudsakligen över vattenlinjen. Förpiken vattenfylldes på 15 minuter men pejling visade inget läckage i övrigt. Krigsfartyg anlände inom några minuter till platsen och anropade tor med förfrågan om någon skadats vilket besvarades nekande. Kl 03.30 erhölls order att fortsätta. Pejling av tankar och rännstenar var 15de

TOR 19.3.40

minut visade inget läckage. Då dagsljus inträtt konstaterades ett gapande hål i BB bog ovan vl, stävskenan var på flera ställen knäckt och starkt deformerad etc (Se rapport) Kl 08.50 erhölls lots utanför Tyne River och kl 10 förtöjdes Tor i Black Jetty bojar. Haft besiktning på e.m. som förordnat om provisorisk tätning av skadan.

New Castle 26.3.40
H.A.Petterson
Befh

Maskindagboken

tis 18.3 HF 0.16 FF 0.22 HF 0.38 FF o.50 SF 01.25 FF 01.34 HF 01.45 FF 01.55 stopp och full back 02.52 stopp 02.54 känt en stark stöt och skakningar. Fått order gå till livbåtarna, därefter order länsa förpiken SF 03.20 HF 03.30 stopp 03.55 SF 03.56 HF 03.57 FF 04.03 HF 07.18 FF 07.19 etc Stopp 09.37 väl i maskin 09.43 ankrat

---

Sjöförklaring på vicekonulatet ,Newcastle o/Tyne tors 28.3.40
Kl 14

Sakkunniga bisittare: Befh på Grängesberg,A.H.Odenstrand, och befh på Milos, A.M.Lindroth.

Befh Petterson: Avgått Methil vid 17-tiden den 18.3 som nr 29 i konvojen. Tor gick som fartyg nr 9 förifrån räknat i STB kolonn, och styrdes efter ledarfartyg. Starka regnbyar och disig luft medsatte sikten i mörkret. Det närmast framför gående fartyget ss Evviva visade blått konvojljus som tidvis helt försvann. Akterljuset från ss Kotka ,som gick för om ss Evviva,var vitt och syntes betydligt bättre,varför vi hade mera ledning av Kotka. Fartygen i STB kolonn framfördes med mycket oregelbunden fart.Strax efter midnatt försämrades sikten betydligt.Jag såg hur ljuset från Evviva tidvis helt försvann, och gav order om att tända den vita akterlanternan, sidolanternorna och förtoppslanternan.Strax efter 02.45 siktades ett klart ljus om STB. Då jag antog att det var akterlantennan på ett fartyg i konvojen gav jag order om BB roder för att inte komma för nära detsamma. Samtidigt ropade vakthavande 2e styrman: " Ett rött ljus!" Jag beordrade då hårt STB roder och slog stopp och full back i maskintelegrafen.Kollisionen var dock oundviklig och inträffade nästan omedelbart.- Tillfrågad därom meddelade befh att det varit mycket mörkt. 2e styrmanh haft vaktbefälet men befh hade också befunnit sig på bryggan. Rorsman var matros Nordström, utkik jungman Petterson.Tors fart vid kollisionen torde ha varit c:a 7½ knop. Jagaren observerades c:a 200 meter½ streck på STB bog några sekunder före kollisionen.Tiden varit för kort för Tor att hinna ge STB-signal i ångvisslan sedab befh beordrat STB roder.Jagaren gav heller ingen ljudsignal.Kan ej ange kollisions-

TOR 19.3.40

vinkeln. Jagaren var H.M.S. Jervis och enligt uppgift skulle en del av besättningen på Jervis ha dödats ecbr skadats. Befh anhöll att till prot kollet få infört att rorsmanövrerna aldrig blivit riktigt utförda varför Tor vid kollisionen bibehållit sin kurs.

2e Styrman Markegård: Vakt på bryggan. Tänt sidolanternorna och topplanternan kl 00.45. Tor höll konvojfart. Ej kunnat uppskatta avståndet till Jer i mörkret men hon dök upp c:a ½ streck på STB bog några sekunder före kollisionen. Tor kolliderade i c:a 45 graders vinkel med jagarens BB bog. Det röda ljuset från den mötande Jervis kom till synes så plötsligt och så skarpt att det måste ha tänts strax före kollisionen. Natten var mörk och disig med regnbyar.

2e maskinist Malmberg: Vakt i maskin. Gått ½- 1 minut mellan backmanövern och kollisionsbraket.

Matros Nordström: Stod till rors. Styrt S½O i kollisionsögonblicket. Aldri hunnit med att utföra ordern om B^D roder och endast delvis hunnit utföra ordern om STB roder.

Jungman Petterson: Utkik på backen. Först sett ett vitt ljus något om STB och strax därpå ett rött ljus. 30 sekunder efter det han sett det röda ljuset rände Tor med sin stäv och BB bog mot jagarens BB bog.

Crew list

Befh Herman August Petterson, Beckbrännargatan 6,Sthlm, 12.7.91(12.4.37)
Sjökaptensexamen 1929

Ie styrman Bo Erland Hjalmar Nilsson, Stockholm, f - 09

2e styrman Axel Ivar Markegård, Hagagatan 27,Sthlm, 30.11.05 (31.1.40)
Ie styrmanscertifikat 1930

Ie maskinist Per August Tundahl, Stockholm, f - 95

2e maskinist Karl Malmberg, Fredsgatan 7A, Malmö, 5.4.00 (29.1.40)
Saknade behörigetsbevis, tidigare donkeyman, påmönstrad eftersom behörig 2e maskinist ej kunnat anskaffas.

Stuert Johan Gottfrid Häggström, Bromsten, f - 87

Kock Elfve Norrby, Sundbyberg, f- 11

Servitris Mary Ellen Alice Frisk, Stockholm, f- 16

Matros Per Gustaf Johansson, Kalmar, f-88

Matros Johan Blomman, Förby, Estland,f-19

Matros Nils Gustaf Brottman, Ljusterö, f- 07

Matros Gustaf Wilhelm Nordströ
Stjärneholm, Hässleholm,
19.4.14 (30.1.40)

Jungman Göte Alfons Valentin Johansson, Visby, - 23

Jungman Karl Erik Egon Petterson, Rikvide, När, Gotland, 11.9.21 (30.1.40)

Eldare Nils Emanuel Persson, Sthlm, f-94

Eldare Bernhard Ragnvald Olai Nilsen, Bergen, f- 81

Eldare Ernst Sirius Holmström, Stockholm, F- 84

Lämapre Karl Johan Alfons,Trelleborg ,-05

Lämpare Thorwald Wickström, Oslo, f. 01

TOR 19.3.40

KK memorial 24.4.40

Orsaken till olyckan kan ej med ledning avenbart det ena fartygets sjöförklaring med säkerhet bedömas, men synes ha berott på följande faktorer:

1) Det siktbara avståndet som var rådande i regndisan omedelbart före koll
2) Om den engelska jagaren tänt sina lanternor strax före kollisionen eller om dess sidoljus hela tiden varit starkt avskärmade.
3) om vaktbefälet å Tors kommandobrygga och utkiken på backen haft sin uppmärksamhet oavlåtligt riktad föröver.

Under normala förhållanden (fartyget framfördes i konvoj) med reglerna för ljussignaler i laga kraft, var det svenska fartyget skyldigt att, med det andra fartyget på sin egen STB-sida, hålla undan för det senare.

Ex officio

Bo Bergström

Tor belagd med kvarstad, fast utanför spärren SKNIII 171

Tors ödesdigra resa slutade med att fartyget blev fast utanför spärren för resten av kriget. Tor avgick från Malmö 12.2.40 till Göteborg för att lasta där, avgick från Gtbg 24.2 mot Bergen för Konvoj men skadade propellern vid gång i svår is och måste gå in till Kristiansand för propellerbyte. (avgick 10.3 f. Bergen) Kolliderade sedan 19.3 med H.M.S.Jervis och kom kl 10 fm 19.3 till Black Jetty Buoys , River Tyne med krossad stäv .Där ilandfördes liket av en ung flottist som på morgonen hittats inklämt i Tors söndertrasade stäv. Först här fick befh vetskap om att 18 man dödats och 16 skadats på Jervis. Sedan dykare tätat de värsta läckorna ochbyggt cementkista i förpiken lossades lasten i Newcastle.Genom fördröjd lossning skadades ett parti bacon i 29024 balar som stuvats i ett av underrummen,men detta berörde ej SKN.Baconet hade lastats i Malmö 11.2. Lossningen ägde rum vid Quayside i Newcastle 27-28.3 av det illaluktande baconpartiet som var blött, slemmigt och missfärgat. (29024 balar = 254,4 ton) 367 lådor emaljgods från Kockums Emaljverk som stuvats ovanpå baconet var inte skadat. - Den 31.3 avgick Tor till Blyth för permanent reparation vid Blyth Dry Docks & Shipbuilding Co men det blevingen reparation förrän i maj. Redan i New Castle belades Tor med kvarstad av Amiralitetet, anklagad för att ha vållat kollisionen med Jervis.Sveabolaget ställt begrd garanti på 15673 pund i Westminster Bank som 11.5.40 utfärdade garanti å denna summa till förmån för den engelska marinmyndigheten. Wm Wilson telegraferade 13.5 till SKN att " Tor released from arrest saturday stop awaiting your telegraphic instructions re. repairs." Den 24.3 - 21.6.40 låg Tor overksam för att därefter sättas i engelsk kustfart under det Svensk- Engelska avtalet. Reparationen i Blyth kostat 1232 pund, den prov. rep i Tyne 427 pund

TOR 19.3.40

Reparationstillstånd erhölls först 22.5.40, och började den 23.5 Den 1.6. indockades Tor och utdockades kl 16 den 16.6. Board & lodging of crew during permanent repairs gick på 174 pund. Loss of charter 24.3- 21.6 kostade rederiet och SKN 5984 pund. i Rederiets räkning 15.9.42 till SkN redovisades kostnader på 9627 pund i anledning av kaxrixkxgx haveriet. motsvarande kr 213403:32. Häri ingick bl.a 12.4 pund till kapten Petterson "for uniform reefer and trousers destroyed at the collision " och 42 pund för 2e maskinist Malmbergs board & lodging i London in connection with apperarance in court." Enligt dispache Stockholm 26.10.46 (P.G.Hasselrot) ålades SKN att betala rederiet ett restbelopp på 18.690:94 kr sedan alla tidigare ersättningar till rederiet redovisats. (Se Dispachen)

Telegram Wm.Wilson till SKN - ett urval:

19.3.40 : Tor arrived reports damaged in collision with government ship Attending = Wm. W.Wilson

20.3.40 : Tor stem bent & stemplates buckled both hawsepipes broken f'cast. shear strake port side torn forepeak leaking effecting temporary repairs which wexpect will take about 10 days stop cargo holds perfectly dry stop understand other vessel seriously damaged and several men killed = Wm Wilson

1.4.40: Tor Treasury colicitor requires bail in the sum of 15673 pounds for damage and loss of life stop this represents statutory limitation of owners at 15 pounds per ton plus 2000 pounds to cover interest on costs stop Please telegraph whether we can give undertaking to enter appearance and gice bail in this sum without prejudice to all questions of liability = Wilson

2.4.40: Tor thanks telegram bail in 15673 pounds will be given here in accordance ordinary currency laws of 20 shillings to the pound stop Please telegraph if wecan give bail accordingly = Wilson (Wilson 2.4 attended survey of H.M.S.Jervis at Wallsend Slipway)

20.4.40 Tor did you receive our telegram 17th reporting arrest and whether bail can be given through bank here please telegraph soonest.

21.4.40 Thanks instructions containig your telegram 19th.Arranging accordingly = Wilson

9.5.40 Tor thanks telegram.Understand vessel being time chartered to British Ministry of Shipping in which circumstances have suggested they should ask Admiralty withdraw arrest without requiring bail and we are now awaiting reply stop owners should therefore in- skxxk struct their bank here to communicate with us before they complete bail in case bail not required at present = Wilson

forts

TOR 19.3.40

14.5. 40 : Tor released from arrest saturday stop Bureau Veritas will not extend seaworthy certificate. Have telegraphed owners for instructions regarding effecting permanent repairs= Wilson

19.5.40 : Bureau Veritas surveyor insists that permanent repairs must be affected. Dry dock not available for 10 days but greater part repairs can be done afloat stop subject delivery material repairs will take about 14 days = Wilson

21.5.40 Sveabolaget till SKN uttryckt sitt stora missnöje över SKN: s och Wilsons oförmåga att genomdriva en snabb reparation av Tors skador i England.

22.5.40 SKN svarat Sveabolaget att" Vi icke ha någon som helst anledning antaga att haveriet inte skötts på bästa möjliga sätt, men att vi däremot äro fullt underkunniga omde stora svårigheter som förelegat i England för att erhålla svenska fartyg reparerade."

5.6.40 Svea till SKN att de på kapten Pettersons anmodan ställt garanti med 1500 pund för reparationskostnader.

Telegram i anledning av rättegången

14.4.42 Tor Jervis arbitrator has held Jervis alone to blame = Wilson

7.5.42 Tor. Jervis bail given by Hambros Bank now released = Wilson

15.2.43 Tor. Jervis claim is before Treasury solicitor and we are pressing him to deal with it soonest possible = Wilson

26.9.44 To. Jervis Treasury solicitor states prepared recommend that Tor's claim be agreed at 7100 pounds stop we strongly recommend acceptance but await your instructions = Wilson

---

Bramwell,Clayton & Clayton,solicitors

Newcastle -upon-Tyne

Wm.W.Wilsons juridiska rådgivare i målet Tor -Jervis:
Kollisionen kom upp inför Admiralty High Court i London, men, sedan det fastslagits att H.M.S.Jervis ensam orsakat kollisionen, överläts det fortsatta rättsliga förfarandet på His British Majesty's counsel Gonne St. Clair Pilcher som utsågs som ensam skiljedomare. (Sole arbitrator)
9.4.40 översände Bramwell,Clayton & Clayton till Wilson vittnesmålen som avlagts av Tors befh, 2e styrman, rorsman och utkik ,och skrev i sitt följebrev: " If the facts turn out to be in accordance with the evidence of the Tor, then she does not appear to have done anything wrong and ought to escape liability. The other vessel will have to justify herself for bad lookout and for not showing her lights earlier and for crossing the line of the convoy ,assumsing that she knew of her presence of a convoy. Opponents have issued a writ against the Tor in respect of the damage

TOR 19.3.40

sustained by the colliding vessel and also for the loss of ,we understand, 18 lives. We advise that we should be authorised to defend the action."

10.10.40 skrev Bramwell,Clayton till Wilson:

"We have now had inspection of the logs of H.M.S.Jervis and write to you with our further views. The plaintiffs plead H.M.S.Jervis was proceeding with a speed of about 22 knots and navigating without any lights. The entr in the navigating officers note book, taken with Plaintiffs pleading, confirms the evidence of the Tor that the sidelights of H.M.S Jervis were switched on when she was very close to the Tor. We are of the opinion that the Tor will be held free of all liability for this collision."

Kapten Petterson statement

(Sammandrag) Our instructions as no 29 in theeconvoy and the 9th ship in the STB column were to keep about 2 cable's lengths between vessels for and aft in the column and about 3 cbl laterally. We were not to use our whis les and the speed had to be 8 knots. We were not given any special courses to steer but were given certain positions and had to fix our own courses between them.We also hade to follow the ship ahead of us in the column.At midnight our course was altered to N 38 E by compass and we steered this cou until 1.25 a.m. 19.3.At midnight it was raining heavily and there was haze on the horizon. Our electric stern light was dimmed by the bulb having been painted over with aluminium paint. We also hade a blue bulb stern light fitt ed in a screen but we were not using this blue light. At midnight the 2d officer took overthewatch but I remained on the bridge. The speed of the STB column was irregular and we had at times to reduce speed as we got close to the vessel ahead of us. At one time we got up about abreast of this vessel - off herport quatter with our bows. Our telegraph was standing at full spee We hade arranged with th engineer to keep the revolutions down so that we only made about 8 knots. On account of the vessels stern light ahead of us being a blue bulb we at times lost sight of it in the heavy rain squalls. After a few minutes we picked up the light again. At about 12.45 a.m it being very dark I ordered our forward masthead light and both side lights to be switched on for safety. The side lights were dimmed by our having painted their bulbs over with aluminium paint. The masthead light was dimmed by placing a piece of black paper over the lamp glass. This paper had 6 narrow slots in it in a straight line. - At about 1.25 a.m the course was altered to S ½ E by compass. There was a moderate swell from the southward and eastward. We altered only a little at the time and were keeping our place astern of the vessel ahead of us. It was ~~xixixgxaxxxthexxime~~ raining all the time. When the squalls were heavy we lost sight of the stern light ahead, when the rain eased we got sight of i

TOR

again. I saw the stern light of the vessel ahead of us at about 2.45 a.m but very shortly afterwards lost sight of it. Suddenly again I sighted a white light which I at first took to be the stern light of the second vessel ahead of us. I immediately ordered the wheelman to " port" but I had just finished saying " port" when I sighted the red light. I immediately rang the telegraph stop and full astern in one order, and at the same time ordered the wheelman to hard astarboard. I had countermanded the "port" order before the wheelman had time to turn the wheel. The white light, when I first sighted it, bore about ½ a point on our STB bow and was distant I reckon only about half to one of my vessels lengths. My vessels speed at this time was 7½ - 8 knots . Only about a second elapsed between my sighting the white and then the red light. I overlooked in the agony of the moment to blow our whistle 3 short blasts on reversing. The wheelman began at once to put our wheel over to execute my "hard astarboard"-order, when the v essels collided, the port bow of H.M.S Jervis striking the port side of Tor's stem and port bow a very hard blow. The wheelman was knocked off his feet. Jervis port bow seemed to slide along our stem and port bow for a little distance when she cleared us. Jervis had much higher speed than my vessel had. The impact stopped our headway with the result that when Jervis cleared us our vessel moved astern. I kept my vessels engine going astern for a little while until we were well clear when I rang the telegraph " stop". All hands were called out and ordered to proceed to their lifeboat stations. H.M.S.Jervis brought up off our port side ,distant about a ship's length and heading roughly in the opposite direction to my vessel. My vessel next canted to STB with her head and swung round until she was heading about west (magnetic), when another vessel passed alongour STB side, rounded our stern and came up off our port side. In a megaphone I was asked if we had lost any men and I replied No. I then received orders to proceed. This other vessel herself proceeded and crossed ahead of my vessel from port to STB. My crew were mustered on the boat deck just after the collision. The boats, which were already swung outboard in the davits, were lowered to level with our rails and stood by whilst we sounded round and found that my vessel was tight except for in the forepeak, which was full within 15 minutes. When passing along our STB side the vessel, which had asked if we had lost any men, switched on a searchlight on our side and illuminated our name which is painted on our side. I knew nothing about there being any loss of life from Jervis until daylight when we found a dead man beside our port anchor. He was one of the crew of H.M.S.Jervis and his body was removed after we arrived in the Tyne. We had a chain carried

TOR 19.3.40

between the 2 anchor cables on our f'castle head and this no doubt prevente our port anchorbeing shifted out of place and caused to drop. The time of the collision was just after 2.50 a.m deck time and 2.52 engine time 19.3. It was raining slightly and it was hazy with a visibility of about 3/4 of a mile. I heard no whistle signals from H.M.S.Jervis. The wind at the time was force 4 from the SSW. The onlylights seen on the Jervis before the collsiion were her one masthead light and red light. At the time of the collisiob my vessel was heading om her course viz. S 1/4 E magnetic and Jervis about NE x N½N. On being told to proceed we got back on our course again .There was also a small motor yacht which came with us and my vessel got a pilot off the Tyne at 8.50 a.m and at 10 a.m we were moored at the Black Jetty Buoys. I blamethe colliding vessel for the collision for attempting to crossing the line of the convoys STB column. She ought to have seen our lights and have taken steps to avoid crossing ahead of us, especially as she had no lights exhibited until the last moment. Had she had her lights burning, we would have seen them in time to take steps to passunder her stern.We dis all we possibly could to avoid the collision by reversing. My "Hard astarboard" order was never fully execute as the shock of the collision knocked the wheelman down.

2d officer Markegårds statement

Tagit vakten vid midnatt efter Ie styrman. Befh på bryggan hela tiden från 12.35 a.m On coming on duty I could not seewhether wehade a vessel astern of us or not and I could not see anything of the port column of the convoy Heavy drizzle began at about 12.30 a.m and reduced visibility to perhaps about 3/4 of a mile. At 12.45 the master ordered the our dimmed sidelights and forward masthead light tobenswitched on. There were heavy rainsqualls lasting 10-25 minutes. During these squalls we could not see the stern lig of the vessel ahead but when it eased we could see it again. At 1.25 we heard the fog signal of the Longstone light about abeam,but we could not s see this Light. At that time the master ordered the course to be altered to STB until we were on a course of S½ E by compass. We made the alteration a little at a time and steadied on the new course at about 1.25 a.m We continued at full convoy speed 7½- 8 knots. After proceeding thus for some time the master suddenly got sight of a white light and said :" there is a white light port." I saw this light and almost at thesame moment I also sighted a red light, and I said, just as the master finished speaking " And there's the red!" - The master immediately ordered:" Starboard, come out of the forecastle hard over Starboard!" At the same time he rang the telegraph " Full astern." - The two lights were very close to us, perhaps

TOR 19.3.40

half to one of our lengths, and bore about ½ a point on our STB bow. A few seconds later the vessels collided, the port bow of the other vessel striking the port side of our stem on port bow a very heavy blow. Our vessels head canted to STB. Jervis bow slid along our bow a little and then she cleared us by going off to STB. The master ordered all hands to be called to the lifeboats and I shouted out. All hands came to the boats except one boy. The chief mate went to the f'castle head and found him asleep in his bunk on the STB side. We lowered the boats level with the rails. We next sounded round our vessel and found no leakage except for the forepeak which filled up quickely. Another man-o-war passed up between our vessel and H.M.S.Jervis which was off our port side aft and shouted to our master asking if our vessel could go ahead and the master replied "Yes." and he was then told to proceed. I was standing beside our port lifeboat. This shouting vessel then crossed ahead of our vessel from port to STB and I lost sight of her. H.M.S.Jervis was off our port quarter all the time, but the only lights I could see on her were 2 searchlights which were being shone on the water. I never knew there being any lives lost until I saw a dead man beside our port anchor at daybreak. After arriving in the Tyne we heard there had been more lives lost. We arrived off the Tyne and got a pilot at 8.50 a.m. The place of the collision was about 6¾ miles S.50° E true of the longstone Light. I consider the H.M.S.Jervis was to blame for the collision for trying to cut across the line of the STB column of the convoy without having any lights exhibited until she was right on top of us. It is my opinion that she switched on her lights when we first saw them a few seconds before the collsion.

Statement of AB G.W.Nordstrom (Wheelman)

At 2 am. I went to the wheel. My attention was on our compass,suddenly the master said to the 2d officer:" There is a white light!" I at once looked up and saw a white light, pretty close to us, bearing about ½ a point on our STB bow, distant about half to one of our vessels lengths. The Master ordered " Port!" but before I had begun to turn the wheel the master ordered "Hard a starboard!" and I saw him ring the telegrpaph and I could tell from the position of the telegraph handle that the order was "Full astern." I had only given the wheel about 2 turns to STB when the shock of the collision knocked my off my feet and I fell on the deck beside the wheel, so I did not see exactly how the vessels came together. The master ordered me to the boats and I assisted in lowering the STB boat to the level of our rails. I remained there for awhile when we hoisted the boat up again and then returned to the wheel. We came round under port

TOR 19.3.40

helm and resumed our voyage south. I never saw the red light of the colliding vessel. My attention was more on my wheel. I heard no whistle signals from either vessel.

Statement of the look-out-man Petterson

I am jungman on board the ss Tor. I am 18 years of age and have been going to sea for about 3 months. Between 2 and 3 a.m. I was lookoutman on the f'castle head. The wheather washazy and it was raining more or less all the time between a nd 3 a.m. On going on to the f'castle head at 2 a.m Isaw that our vessel had her forward masthead light and both side lights burning They were burning brightly. There was a long interval when I could not see the stern light of either of the 2 vessels ahead of us, when I suddenly saw a white light very close to us. I thoughtit was the sternlight of the vessel ahead of us. I ran off the f'castle head and along the fore and aft gangway but had only got abreast of our winch when the collision occurred. The port bow of the other vessel struck our port bow. It was a very hard bump. (Han befann sig på gångbron över förliga wellen och lucka I när det small) I was next ordered to go to the STB boat and did so. When we proceeded our voyage I went on the f'castle head again as a lookoutman and remained there until releievd at 4 .am. I never noticed any red light on the other vessel. The white light which I saw close to our vessel just before I ran off the f'castle head was bearing only a little on ~~xxxx~~ our STB bow - less than a point.

Statement of 2d engineer Karl Malmberg

The order at 1.55 was full ahead. At 2.52 the telegraph rang:" Stop and full atern" as practically all one order. There was only a very short pause between the orders. On the telegraph ringing Stop I at once shut off steam, put in the reversing gear and the engine had just begun to work astern when I felt ~~xx~~ a very heavy shock which knocked me off my feet. The engines were picking up speed and worked full astern for about 1½- 2 minutes when the telegraph rang Stopand I at once shut off the steam and stopped the engines. The time of this Stop was at 2.54 a.m. I was next ordered to go on deck to the lifeboats. Later I went down again and remained in the engine room and the next order I received was Slow Ahead at 3.20 a.m after which Ifollowed the orders set out in the Engine logbook.

H.M.S. Jervis

SS Tor

TOR 19.3.40

H.M.S.Jervis and ss Tor 13.4.1942

Reasons for award

H.M.S.Jervis is admittedly to blame for failing to sound a short blast on the occasion when the vessel was starboarded. In myview she is also to blame for keeping her high speed of 22 knots right up to the moment of the collision. If she decided to keep her speed in the early stages she should in my opinion have starboarded earlier ormore substantially. Having regard to the uncertain conditions of the visibility and to the fact that the white light of the Tor wasnot broadening as rapidly as it should as the vessels got closer ,the Jervis should have eased or stopped her engines , at least by the time the vessels were a quarter of a mile apart. Whilst the sidelights of the Tor may have been dimmed in a somewhat unsatisfactory fashion, she was sailing in aconvoy and there was no obligation upon her to exhibit lights except for the purpose of avoiding collision. Inthe circumstances I do not think she isto blame in record to her lights. I am satisfied that the Tor did not port to teh white light of the Jervis, appreciating that it was a masthead light. If she ported to this white light, thinking that it was a stern light, she is not to blame for this.The charges againsther all really depend on lookout , and in these conditions of visibility prevailing, I am not satisfied that the cherges of bad lookout are established. I therefore find H.M.S.Jervis alone to blame for the collision.

G.St. C.Pilcher

I Essex Court, Temple, London E.C.4

Skiljedomarens utslag den 13.4.42

Whereas by an agreement made the third day of March one thousand nine hundred and forty two between the Treasury Solicitor for and on behalf of the commissioners for executing the Office of Lord High Admiral of the United Kingdom and the legal personal representatives of deceased members of the crew of H.M.S Jervis and captain Philip Mack,R.N.of the firts part and Messrs. Bramwell, Clayton & Clayton solicitors for and on behalf of the owners of the steamship Tor of the other part.
Reciting that on the 9th of March one thousand nine hundred and forty a collision took place in the North Sea between H.M.S Jervis and the ss Tor whereby both vessels sustained loss and damage , and further reciting that an action (folio 174 1940 A No 861) had been commenced in the Admiralty division of the High Court of Justice,wherein the commissioners for executing the office of Lord High Admiral of the United Kingdom and the legal personal representatives of the deceased members of the crew

TOR 19.3.40

of H.M.S Jervis were the Plaintiffs, and the owners of the steamship Tor were the defendants and an action (folio 295 1940 T No 1256)had also been commanded on behalf of the owners of the steamship Tor against captai Philipp John Mack, R.N., and by order of the court, dated the 2d July omae thousand nine hundred and forty , the latter action was orderedto be staye to await the result of action (folio 174 1940 A No 161) or further orders, and whereas it had been agreed between the parties thereto that the said actions and all matters arising out of the said collision should be referred to arbitration it was thereby agreed as follows:

1) The question of liability for the said collision and the amount of damage caused thereby should be and the same thereby were referred to the sole arbitartion and award of me, Gonne St.Clair Pilcher, of His Majesty's Council.
2) That the preliminary acts and pleadings which had been filed and delivered in the proceedings and the documents which had been produced and all steps taken in the proceedings should be regarded as having been filed, delivered, produced and taken respectively in the arbitration.
3) That the parties should have liberty each to call before the arbitaator two witnesses as to fact the remainder of the evidence being in the form of written statements and documents,and that each party shoul furnish the other with copies before each document is read to the arbitrator.
4) Thatthe arbitrator should have power to require orexcuse the attendante of any witness and to call for, receive and act upon such eviden statements or documents as the right is his discretion think fit, whet admissable in law of evidence on not subject to the privilege of the Crown as to discoevry and to make any orders for further discovery aga against either party subject to the said privilege of the Crown.
5) thatthe parties should be entitles to representation before the Arbitrator by counsel of solicitors.
6) that the costs incurred in the court proceedings and the costs of the agreement and of the reference and award or awardi should be paid as the Arbitrator might in his discretion direct.
7) That the Arbitrator should make an interim award on the question pf liability on or before the 30th day of june 1942 or such later date as he should endorse thereon as the time for making his interim award and should direct by and to whom the damages resulting from the collision should be borne or paid or should later in case of need assess the amount of such damages subject however to the right to claim limitatio of liability.

TOR 19.3.40

8) That save as aforesaid the provisions of the Arbitration Acts 1889 and to 1934 or any statutory modification thereof should applynto the arbitration. Now I , the said Gonne St.Clair Pilcher, having taken upon myself the burden of this arbitration, and having duly weighed and considered the evidence, both oral and documentary, together with the arguments of counsel on behalf of the respective parties , who attend before me, Do Hereby make and publish this my interim award. I award and judge that His Majesty's ship Jerviswas alone to blame for the said collision . I further award and direct that the commissioners for executing the office of Lord High Admiral of the United Kingdom and captain Philip John Mack,R.N., do pay to the owners of the steamship Tor the damages sustained by them as a result of the said collision. I further award and direct that the Commissioners of executing the office of Lord High Admiral of the United Kingdom and captain Philip John Mack, R.N. do pay to the owners of the steamship Tor the costs incurred by them in the actions Folio 174 1940 No 861 and Folio 1940 T No 1258 commenced inthe Admiralty Court of the High Court of Justice the costs of the said agreement and of the reference to Arbitration before me (such costs to be taxed if not agreed) and the costs of this my award amounting to the sum of fifty pounds (§ 50)

As witness my hand the 13th day of April
one thousand nine houndred and forty two.
G.St. C.Pilcher

In the presence of:
A.C.Harris, I Essex Court, E.C.4
Clerk of Mr G.St.S.Pilcher, K.C.

SKN EII Dispacher

Dispache Stockholm 26.10.46

Dispachör Per Hasselrot.

SKN betalar uppburen restituerad andel av kostnad å inkommande skadestånd 4128:53

Skn betalar fartygets enskilda haveri: 105.305:41

Kr 109.433:94

Avgår: Utgifter: kr 19.837:60

Å fartygets enskilda haveri belöpande skadestånd 70.905:40
- 90.743:-

Kr 18.690:94

Betalar: 18.690:94

Rederiet bekommer: Utgiftssumma 226.020:21

Å rederiets enskilda utgifter belöpande skadestånd: 58055:16 = 284.075:37

TOR 19.3.40

Forts Dispache

Avgår: uppburet skadesbåndsbelopp kr 140.913:67
Rederiets enskilda utgifter kr 124.470:76

Kr 265.384:43

Får: Kr 18.690:94

SKN utbetalat till Sveabolaget 18.690:94

Skadeståndet

Från Tors sida begärts 11956 pund 4 sh. 6 p.
Motsidan efter prövning helt eller delvis godkänt poster för7001 pund 9.11
Genom en i dec 44 genom Wm.Wilson & Co stadfäst uppgörelse upptogs ersättningen till ett avrundat belopp av 7100 pund plus ränta.
SKN fått i proveny 8362 pund 16 sh 7 p. = kr 140.193:67

Eget H.M.S.Jervis i Medelhavet 1941-44

H.M.S.Jervis på 1650 depl.ton var av Javelin-klassen av vilka 4 jagare byggdes 1938-39. L 106 B 10,7 . 36 knop.
Från 1941 var Jervis under captain Philip John Mack stationerad i Medelhavet och deltog i många nagerpp på Maltakonvojer o.a.aktioner 22.1.44 t.ex i landstigningen vid Anzio. Captain Mack var befh för 14de jagarflottiljen i vilke Jervis ingick.

Tors historik

Lastångare på 1130 brton byggd 1911 vid Helsingörs varv av stål. 1700 dw L. 67,9 B 10,7 Tillhörig Stockholms Red AB Svea (Em.Högberg) i Stockholm. Raised quarterdäcktyp. 2 för- och en akterlucka. 2 master. 525 stds. Systerfartygen Tor och Frey levererades 1911 från Helsingör resp. Oscarsham varv och insattes på linjen Sthlm- Norrköping- Kalmar- Hull-London i samtrafik med Wilsonlinjen i Hull. Våren 1913 insattes nybyggda Mode /Magne på denna linje. - I febr 1917 blev Tor, Garm, Vidar och LudvigPeyron fast i franska hamnar då tyskarna skärpte ubåtsblockaden runt England och gick i fransk charter till juni 1919. Under hela mellankrigstiden gick sedan Tor i fart för Sveabolaget på Engelska hamnar. - Se sid 4-5 för händelserna febr- juni 40. Insatt i charter för Ministry of Shipping juni 40 -
I juli 40 ingick Tor i en stor kustkonvoj utanför östkusten som anfölls av 15 Messerschmidtplan i låganfall. Planen anföll i 3 vågor unde 5 minute tid. Ett stort tankfartyg för om Tor fick 2 bombfullträffar. Tors befh Karl Hermansson, Stockholm, låg framstupa på bryggan under de längsta 5 minuter han upplevde under kriget och såg 3 plan störtabrinnande i havet.
- Den 11.12 40 bombades Tor (Se detta datum).- I övrigt klarade

TOR 19.3.40

Tor hela kriget och kom hem igen sommaren 1945. Kapten Hermansson var 1941-45 befh på ss Urd som gjorde mer än 170 konvojresor längs engelska kusten. -Efter att en tid ha legat i Landskrona såldes Tor i nov 53 för 92000 kr till Skrot & Avfallsprodukter (T.Johannsson) I Göteborg och bogserades i dec 53 till nedskrotning vid Ringön. Ett år senare hade nedskrotningen av systerfartyget Frey fullbordats i Travemünde av Alnwick Harmstorf Bergungsreederei. Namnen Tor och Frey övertogs 1955 av två nya kyllastfartyg på 500 brton byggda i Lübeck för Sveabolagets dotterbolag Saturnus i Sthlm. -Urd (Ex Mars) på 1184 brton byggd1922 i Stettin såldes redan 1950 till Pnama och lämnade Sverige som ss Darbu. Hon hade 1947 fått helt ny inredning vid Finnboda varv.

(/E 11.12 70 BOMBAD)

UTKLIPPAN 20.3.40

6 BRANDBOMBSELDHÄRDAR I DÄCKSLASTEN VID TYSKT BOMBANFALL VID ORKNEYÖARNA.

Rapport

Avgick Hull fre 15.3.40 destinerad till Göteborg via Bergen Rumslast av 600 ton styckegods och 450 ton kol. Däckslast: 188 ton koks, 111 ton kol samt c:a 40 ton styckegods till 3,25 ms höjd på fördäck och ca 1½ ms höjd på akterdäck. Fördäckslasten surrad med stöttor och nät, akterdäckslasten med wiresurrningar. Djupg F 14'10" - A 15'0", 19 Ombv. Slagsida vid avgången c:a 4° BB beroende på lite mera koksdäckslast om BB.

Ons 20.3.40 kl 18.40 i konvoj om 24 fartyg anfölls fartyget av tyskt flyg mitt för Orkneyöarna, på höjden av Scapa Flow, Vind SSO3, SO-lig dyning, överdragen luft, god sikt. Befh & 2e styrman på bryggan samt utkik.

Befh rapport

Ons 20.3 kl 18.40 kom 3 tyska bombflygplan och släppte 5 st sprängbomber över oss. Order gavs till rorsman om hårt BB, som utfördes. Bomberna slogo ner strax för om STB bog samt utefter STB-sidan och exploderade utan att skada fartyget. En stund senare kom 7 st plan tillbaka och släppte en mängd brandbomber av vilka 7 st eldhärdar i däckslasten uppstod. Samtidigt som flygplanen släppte brandbomberna, kretsade de över och runt fartyget och besköt det med maskingevär för att hindra besättningen att släcka bränderna. En brandbomb, som träffade bryggan, kastade befh överbord omedelbart innan den hunnit göra större skada än ett hål i en däcksplanka. 4 st eldhärdar uppstod på fördäck och 2 st på akterdäck. Besättningen bildade omedelbart under 1e styrmans ledning kedja och släckte samtliga eldhärdar med pytsar och slangledningar på så kort tid att några större skador ej uppstod på fartyg och last. Vid närmare undersökning kunde en träff med maskingevär upptäckas midskepps. Återstående brandbomber fattade ej eld. Flygplanen drevs bort av engelska jagare i konvojeskorten. Ett flertal hål i däcksplankor uppstod vid bombnedslagen. Cementen i rännstenarna på backen sönderspräng des och en sönderslets. En låda av däckslasten genomborrades. Kol- & kokslasten fattade eld. Pejlat rummen och tankarna Fartyget läns.

Sjöförklaring i Göteborg 6.4.40 kl 10.30

Sakkunniga: Reinhold Bråkenhielm och Magnus Lundberg: inga frågor.

Befh Walker: Efter anfallet glömt bort att göra beräkningen av fartygets position vid anfallet.- Utklippan avgick från Methil i Konvoj 20.3 ons. Totalt 24 fartyg i konvojen (Däribland Värmdö av Sthlm). Sett att andra fartyg i konvojen anfallits men visste ej om något skadats. Hela besättningen varpå däck vid anfallet utom 2 man i maskin, och trots beskjutnin

UTKLIPPAN 20 3 40

en med maskingevär blev ingen träffad. Planen hade tyska nationalitetsmärkningar. Vid anfallet rådde skymning med god sikt. Utklippan enligt erhållen konvojorder hela tiden gått med full fart. Utklippan hade svenska flaggan målad på båda sidor midskepps och de svenska färgerna på bogar och låringar, vartill svenska flaggan var målad på styrhyttstaket och eb svensk fäägga förts akterut.

1e styrman Andersén: Upprepat det befh berättat.

Chiefen Lind: Hade frivakt vid anfallet och deltog i släckningsarbetet. Då flygangreppet började gick Utklippan för full fart framåt. Något senare utförts några maskinmanövrer för att undvika kollision med andra fartyg i konvojen.

Lättmatros Svensson: Haft vakt på däck. Vitsordat händelseförloppet.

Jungman Nilsson: Stod utkik på bryggan sedan kl 16. Under hela anfallet befann sig befh, 2e styrman och rorgängaren på bryggan.

Vid sjöförklaringen avhandlades också en lindrig ombordkäggning ~~xxx~~ på Bergens redd till ankars i väntan på konvoj, då fartyget var på resa Göteborg- Hull med rumslast av 1150 ton styckegods och däckslast av 110 stds trävaror och 8 ton papper, då Utklippan svingat ihop med norska ss Kronprins Olav kl 16.30 den 19.2 och kl 16 den 20.2. En mindre buckla uppstått på BB bog och mitt för förmasten.

Telegram till UD från London 21.3.40

116 Steamer Utklippan attacked by german aircraft last night off Scottish coast stop one incendiary bomb hit vessel repported still afloat causalties unknown = Swedish Consulate General

---

Crew List

Befh Karl Albert Walker, Stiernsköldsgatan 12, Göteborg, 29.1.83 Karlskrona (Sedan nov 39. 41 år t sjöss)

1e styrman Sven Sigurd Andersén, 26.8.08 Karlstad (20.12.39) t sjöss -25

2e styrman Petrus Kornelius Jörgensen, 24.8.92 Aalesund (N)

Chief Allan Helge Lind, 5 9 07 Karlskrona (23.12.39)

2e maskinist Ernst Natanael Johansson, 9.7.17 Göteborg

Stuert Helge Johansen, 8.12.85 Väderhult

Kock Ture Andersson, 29.4.81 Östra Eneby

Mässuppassare Anders Evald Johansson, 25.6.16 Naverstad

Matros Karl Erik Johansson, 9.7.15 Göteborg

Matros Albert Johnny Holm, 4.2.04 Börsil

Matros Nils Oscar Åke Larsson, 5.4.14 Tveteberg

Lättmatros Allan Svensson, 19.9.21 Mjällby

Forts

UTKLIPPAN 20.3.40

Crew list - forts

Jungman Clas Ebbe Konrad Bengtsson, 9.12.16 Häslöv
Jungman Karl Erik Nilsson, 18.3.20 Ljung (2 mån ombord, 4 mån t sjöss)
Smörjare Arne Josef Molldén, 13.1.88 Askim
Eldare Erik Blomqvist, , 7.7.05 Mörlunda
Eldare Erik Ture Kilgren, 28.4.17 Gnarp
Eldare Karl Gustav Larsson, 7.12.03 Kinneved
Lämpare Bertil Olof Andersson, 7.12.03 Borås

På UDHP80c 3513 Samma telegram som på KK EJ på SKN Kasko

KK memorial 14.5.40

Orsak: Fartygets beläggande med brandbomber av anfallande tyska bombplan. Trots att namn och nationalitetsmärken voro påmålade och fullt synliga å fartygssidorna samt svenska flaggan blåsande från spelet akterut, gjorde tyskarna allt som stod i deras makt för att sänka fartyget. Både befäl och manskap på Utklippan skilde sig på ett mycket förtjänstfullt sätt från uppgiften att under krävande förhållanden bärga fartyget.

Ex officio
Bo Bergström

Egna noteringar He 111-plan ur Kampfgeschwader 26

Konvojen anföllls på lat N 59, long W 2 av Heinkel 111-plan ur staffel 6/ KG 26 då den gick fram i 2 kolonner i fallande skymning. 3 av planen fällde 5 bomber mot Utklippan som krängde och skakade vid explosionerna. Den närmaste bomben kreverade 20 meter om STb och en stor bombskärva hamna på fördäck som överspolades av vattenuppkastet. 8 minuter senare svepte 7 Heinkelplan på låg höjd , ca 100 meter, över kolonnen och lät 100-tals brandbomber regna ner över fartygen. 16 st träffade Utklippan men många fat ade inte eld och många lämpades överbord av besättningen som alla var på däck trots att planen sedan anföll med maskingevärseld för att hindra släckningsarbetet. Just som befh kastat en bomb överbord från bryggan fick han kasta sig ner vid styrhytten med kulor vinande kring öronen. Stuert va nära att träffas då han kastade en bomb på utsidan. Andra bildade langnings kedja med pytsar och en slang drogs ut på fördäck. Alla deltog utom maksin- vakten. Hade besättningen valt att gå i båtarna skulle fartyget mycket snab ha övertänts. Nu räddades det unta större skador ochutan att någon ens blev sårad. En stor korg fylldes med rester av brandbomberna och befh tog vara på en del bitar till blomvaser i salongen. Ett av planen sköts ner av

UTKLIPPAN 20 3 40

luftvärnet på en av eskortjagarna och sågs brinnande försvinna i ett stort vattenuppkast om STB. Lastångaren Svinta av Bergen på 1257 brton (byggd 1916 i Vlissingen) på resa Preston-Oslo med rums-och däckslast av kol & koks sprang svårt läck av bombexplosioner tätt intill fartygssidan och övergavs av besättningen som togs upp av Bergenskes ss Cygnus. Svinta togs under bogsering av en marinbogserare men torpederades nästa morgon och sjönk 4,7 miles i bäring 40° från Copinsay. Ångaren Tora Elise av Arendal på 721 brton (Byggd 1919) med kollast till Bergenskadades svårt och fartygets båda styrmän och en matros dödades av maskingevärselden medan befh sårades. Tora Elise kunde föras tillbaka till Kirkwall av 1e styrmannan från Bergenskes ss Cygnus. - ss Erling Lindöe av Haugesund på 1281 brton (Byggd 1917 i Alblasserdam) på resa Casablanca- Lysaker med fosfat skadades under anfallet (Se Titti 28.8.44) - Utklippan anlände till Sannegårdshamnen i Göteborg måndag e.m 25.3 - Se även Värmdö 20 3 40
På SKN finns ingen akt om Utklippan vars skador kan ha täckts av Svensk Krigsförsäkringspool. De var i vilketfall som obetydliga.

Flygkriget inleddes 17.12.39

Luftwaffes första stort upplagda aktion mot sjöfarten vid Englands ostkust utfördes den 17.12.39 då fyrskepp, fiskebåtar och handelsfartyg urskillningslöst anfölls med bomber och maskingevärseld

Historik

Lastångare på 1664 brton byggd 1883 i Newcastle av järn (Ex Trostan, Jersey) L 78,3 B 10,9. Tillhörig skeppsredare John Torsten Ingman Carlbom i Stockholm. (Död 15. 7. 47, endast 43 år gammal)
Byggdes som Jersey för ett Cardiffrederi. Till Sverige inköptes ss Trostan 1926 från Stone & Rolfs i London och Carlbom utsågs till huvudredare i april 1934. 750 ihkr. Utklippan sjönk efter kollssion 13.12.42

Se 13.12.42

VÄRMDÖ 20.3.40

GICK I SAMMA KONVOJ SOM UTKLIPPAN - OBETYDLIGA SKADOR - INGEN SJÖFÖRKL.

Rapport

På resa Methil -Malmö med kollast från Newcastle, befh Ossian Corsander Ons 20.3.40 kl 18.40 i konvoj till Bergen angreps fartyget på höjden av Scapa Flow av tyska flygplan vilka besköto fördäck, bryggan, midskepps, akterdäck samt poopen med kulsprutor. Mindre skador uppstod på bryggan, akterdäck, poopen samt på luckpresenningar. Ingen människa skadades.
Fre 22.3 Kl 08.30 erhållit lots vid Fröjsöen.
Tis 26.3 kl 17.30 anlänt till Malmöoch förtöjt å anvisad plats för lossning.

Ingen crewlist

Befh Ossian Corsander
2e styrman Viman
3e styrman K Åkerblom

(Rapporten insänd till SKN av Rexbolaget 9.4.40)

Besiktningsrapport 18.6.40

Ingeniör Sten Haeger besiktigat i Oscarshamn den 12.6.40

Följande skador reparerats för 1400 kr vid Oscarshamns varv:
Backskottet svetsats på flera ställen, 3 teakbräder i barriären på övre bryggan förnyats, 2 puckpresenningar lagats, en däcksplanka isprunsad på undre bryggan, 2 nya bord insatta i BB livbåt, en däcksplanka sprunsats på båtdäck BB, Roderkistan på poopen riktad och svetsad, en däcksplåt kapad och förnyad på akterdäck, nytt glas i sidoventil BB i aktra däckshuset, nytt glas i däcksventil på båtdäck.
SKN ersatt med kr 1250:-

Ingen sjöförklaring avgiven

Historik

Se Värmdö 14.4.41 Vrakkollision Värmdö sänktes den 31.5.42

SANDÖ 22.3.40

RAMMAD OCH SÄNKT AV MS NUOLJA - BEFH HÖLL PÅ ATT KLÄ PÅ SIG, HANN EJ UPP.

Rapport.

På resa London- Tyne för bunkring- Methil för anslutning till konvoj- Kopervik för lots - Göteborg.Rumslast 1010 ton styckegods.Däckslast av 100 ton traktorer på för- & akterdäck till 1,25 ms höjd, surrat med wires & tågvirke. Djupg F 11'3" - A 15'1". 20 ombv samt kustlots,Lars Ydstebö. En man lätt skadad. I tidsbefraktning för Svenska Lloyd.

Fre 22.3.40 kl 19.33 svensk tid kolliderat med ms Nuolja av Stockholm c:a 1½' StW Faerder Fyr i yttre Oslofjorden i svag NO vind 2 Beaufort, skymning, överdragen luft, smul sjö, god sikt. 1e styrman & kustlotsen på bryggan.(ingen styrhytt, rorsman stod på öppna bryggan).Utkik på backen. Sjökort: Norsk kustspecial år 1939. Egen kurs före kollsionen ONO, full fart, c:a 8½ knop. Nuoljas kurs före kollisionen ungefär SSW, fart troligen c:a 10 knop.Sandöavgav BB-signal, STB-signal,Backsignal och Nuolja avgav STB-signal följd av backsignal. I kollisionsögonblicket stävade Sandö ungefär ost och Nuolja ungefär StW. Orsak till olyckan: Nuoljas manövrering.

Journalutdrag

fre 22.3 kl 19.25 passerat vaktfartyget och fåttbesked att fortsätta resa Samtidigt siktat ett fartyg på vår BB-sida.Det syntes tydligt i skymninge likaså dess STB lanterna.Det pejlades i NO½N, styrd kurs ONO. Ett mötande fartyg passerade oss tätt om BB. Lotsen beordrat BB-gir.1e styrman stc vid kompassen och pejlade.Det fartyg, som senare visade sig vara Nuolja, hade då gåttfram ett streck. När Sandö börjat lyda roder gavs BB-signal med handtyfonen.Då 1e styrman och lotsen såg att Nuolja girade STB hän och gav STB-signal ,beordrade 1e styrman hårt STB roder, slog full back i maskin, avgav STB-signal följd av backsignal och omedelbart innan kollisionen hjälpte 1e styrman rorsman och lotsen att lägga rodret hårt BB. Styrman ropade 2 gånger till utkiken på backen att gå ner från backen! Kollisionen blev våldsam! Nuoljas stäv trängde in i Sandös Back kl 19,33, skar in i backen och slog sedan samman förskeppen. Sandös BB livbåt ej skadad. Nuolja stoppade, satte ut en livbåt och tog upp alle man (21) frå Sandö som kl 20 sjönk med stäven före men blev stående till kl 20.30 med akterskeppet i 60° vinkel mot ytan innan hon plötsligt dök rätt ner i djupet och fösvann,troligen enär maskinskottet sprängts.

Göteborg 28.3.40

Th Wigren.

Befh.

Assurans

Sandö assurerad i Mälaren - Nuolja i SÅAF.

SANDÖ 22.3.40

Crew List

Befh Theodor Wigren, Varvsallén 9, Härnösand, 12.10.07 (8.12.39)
(Omkom 12.8.44 som 2e styrman på Nämdö -minsprängd på Elbe)

1e styrman Knut Olsson, 24.1.11 (Okt 37)

2e styrman Axel Olsson

Chief Hugo Falk, 50 år (7 mån ombord, t sjöss 1902)

2e. maskinist Nestor Olsson

Stuert John Andersson

Kock Lipman Rosenthal

Mässuppassare Tord Persson

Matros Karl Svensson, 32 år (2.12.39) 6 år t sjöss

Matros Gösta Vinde

Matros Evert Bengtsson

Matros Karl Knutsen

Jungman Katl Jonsson

Jungman Sigfrid Persson, 18 år, (2 mån ombord, 6 mån t sjöss)

Donkeyman Oliver Granberg

Eladre Karl Runsten

Eldare Axel Åkesson

Eldare Kurt Sanderberg

Lämpare Josef Pichher

Maskinelev Olof Lahger, 22 år (Okt 39)

Kustlotsen Lars Ydstebö, 39 år

Sjöförklaring i Göteborg 30.3.40 kl 10.

Sakkunniga: Hamnkapten Sven Lundmark & sjökapten Per Westgärd.
Skeppsdagboken jämte konceptdagbok företetts -Maskindagboken förlorad.
Sakkunniga frågor:

1) Av vilken anledning girades BB hän efter det att det första mötamde fartyget passerat om BB ?
2) Fanns möjlighet att hålla kurs och fart enligt artikel 21 Styrnings-reglerna?
3) Var ångvisslan ur funktion?
4) Kunde handtyfonen beräknas vara hörbar ombord i ms Nuolja?
5) Varför gavs ej BB-signalen och avvaktades Nuoljas svar på denna innan BB-giren beordrades ? (Anteckning i marginalen: Ej tillåtet)

Befh Wigren: Höll på att kläda på sig i salongen efter ett bad. Då han fått på sig skjortan hörde han Sandö avge en BB-signal. Efter ett kort tidsmoment hördes enbacksignal från Nuolja och märktes därpå av ljud i

SANDÖ 22.3.40

Sandös maskintelegrafledning att en order gavs till maskin. Mellan Sandös BB-signal och ljudet i maskintelegrafen förflöt 1- 2 minuter. Slutligen hördes en backsignal från Sandö som kom högst en minut före kollisionen. Skyndsammast tagit på sig benkläderna och skyndat upp på bryggan barfota men kollisionsbraket kom innan han hunnit ut på däck. Då han kom upp på bryggan låg Nuolja på Sandös BB-sida ett stycke från Sandö och i 60° á 70° vinkel mot Sandö, räknat från Sandös för. Befh beordrat 1e styrman att undersöka skadans omfattning. Sedan befh hunnit få mera kläder på sig beordrat fira STB båt. Frågat lotsen om det fanns grunt vatten i närheten men lotsen svarat att detvar djupt vatten runt om i fartygets närhet. 1e styrman rapporterat att förrummet höll på att vattenfyllas och strax därpå kom 1e maskinisten upp på bryggan och rapporterade attvatten börjat strömma in i maskin förifrån. Befh beordrat sjösättning av BB livbåt varefter han tog hand om en väska med skeppspappren och räkenskaperna. Innanhan lämnat bryggan för att hämta väskan varskott maskinrummet att de skulle lämna detta. Sedan han sett till att alla ombordvarande var på däck gick samtliga i livbåtarna och rodde ut från fartyget som hade svår slagsida.- Sandös ångvissla varit ur funktion sedan ångröret spräckts i hårt väder tidigare under resan, men handtyfonen varit av kraftig modern typ med ett ljud som bor t kunna höra 2- 3' bort.

1e Styrman Olsson: Avlöst 2e styrman på bryggan kl 18.30. Lotsen var på bryggan sedan tidigare. Då lotsen beordrat BB-gir hade 1e styrman ansett ordern riktig, enär Nuolja, som då var c:a 4 kbl (c:a 750 meter) från Sandö, dröjde med att gira STB hän. 1e styrman fått uppfattningen att Nuolja skulle gå STB om Sandö. Då Nuolja började gira STB hän gavs BB-signa från Sandö. Dessförinnan hade inte Sandögivit någon lystringssignal. Det fanns inget i farvattnet som hindrat Sandö från att bibehålla kurs och fa Sandös handtyfon måste ha hörts på Nuolja på det korta avståndet. Då BB-girenbeordrades hade 1e styrmanden uppfattningen att Nuolja med bibehålle kurs skulle passera för om Sandö. Därför hade han ansett sig inte behöva ge BB-signal och avvakta Nuoljas signal innan Sandös BB-gir beordrades. Då 1e styrman först siktat Nuolja hade han sett konturerna av fartyget och dess STB lanterna och båda topplanternorna och då avståndet mellan topplanternorna ej förändrats hade han antagitatt Nuolja bibehöll sin kur Sandö fört topplanterna endast på förmasten o samtliga lanternor hade lyst klart.- Nuolja först pejlats 2½ streck på Sandös BB bog c:a 6 minute före kollisionen. Sandöfortsatt med oförändrad kurs och fart till dess lot c:a 2 minuter därefter beordrat BB-giren. 1e styrman hade då åter pejlat Nuolja, nu 1½ streck på BB bog, och hade inte haft någon invändning mot

SANDÖ 22.3.40

lotsens order. Omedelbart därefter gav Nuolja STB-signal och började gira STB hän. Ie styrman genast beordrat hårt STB roder och slagit full back i maskin för att underlätta STB-giren (Sandöspropeller var högergängad). Lotsen omedelbart före kollisionen hjälp rorsmannen att lägga rodret hårt BB och 1e styrman ropat till utkiken på backen att gå därifrån!

Lotsen Lars Ydstebö: Sedan 1926 kustlots på sträckan Bergen-Stavanger-Sandnäs och från 1930 även på sträckan Stavanger-Oslo. Medföljt Sandö från Kopervik och befunnit sig på bryggan sedan en halvtimme före kollisionen. Det var 1e styrmans vakt. Det fartyg som före kollisionen passerat Sandö tätt om BB var ss Elgö av Stockholm. Då Sandö 15-20 minuer tidigare hade passerat vaktfartyget hade han först iakttagit Nuoljas lanternor. Nuolja syntes styra ONO. Något senare hade 1e stryman pejlat Nuolja 2½ streck på Sandös BB bog på uppskattningsvis 9 kbl, eller nära en sjömils, avstånd. Sandö hållit sin kurs och fart. Lotsen hela tiden sett Nuoljas gröna sidolanterna och 2 topplanternor. Några minuter efter denna pejling hade han beordrat BB-giren eftersom han fåttden uppfattningen att Nuolja ämnade passera Sandö om STB. Ungefär samtidigt hade 1e styrman pejlat Nuolja1½ streck på BB bog. Då Sandö börjat gira BB hän, gav styrman BB-signal på handtyfonen. Då Nuoljas topplanternor nu närmat sig varandra, hade lotsen förstått att Nuolja girade STB hän. Han minns inte om Nuolja givit någon STB-signal enär han varit fullt upptagen av navigeringen på Sandö. Så fort han märkt att Nuolja girade STB hän beordrade han STB roder och hjälpte rorsman att lägga rodret STB hän för att påskynda giren. Styrman gav STB-signal och kort därpå en back signal samt slog full fart back på maskintelegrafen c:a 60 sekunder före kollisionen. Då lotsen fann att en kollision var oundviklig hjälpte han rorsman att lägga rodret hårt BB för att minska kollisionsvinkeln och lindra verkningarna av sammanstötningen. Under tiden ropade styrman en varning till utkiken på backen. Det föreföll som om Nuolja omedelbart före kollisionen gjorde en BB-gir. Nuolja träffade Sandös BB bog i ca 60° vinkel från Sandös för räknat. Förskeppet sjönk så hastigt att propellern mycket snart kommit över ytan. Djupt vatten runtomkring. Det fanns inget att göra för att rädda fartyget.
Inte funnits något hinder i farvattnet för Sandö att bibehålla ursprunglig kurs och fart. Inte funnit något hinder i farvattnet för Nuolja att långt före mötet med Sandö gira STB hän och passera Sandö om BB.

Chiefen Falk: Vakt i maskin från kl 18.30 tillsammans med maskinelev Lahger. Maskin arbetat full fart framåt. C:a 19.10 hade 1e styrman genom talröret meddelat att om en stund skulle sättas sakta fart vid passerandet av ett vaktfartyg. Något senare, troligen 19.27, hade be-

SANDÖ 22.3.40

ordrats sakta fart men innan ordern hunnit verkställas hade 1e styrman i talröret förklarat att farten ej behövde minskas. Kl 19.32 ringt full back på telegrafen. Sedan maskin gått full back c:a en minut kom kollisionsstöten följd efter ca 60 sekunder av en svagare stöt. Stopp slagits 19.35. Något senare varskodde chiefen bryggan att vatten började strömma in i maskin förifrån och efter ytterligare några minuter fick maskinpersonalen order att lämna rummet då fartyget var i sjunkande tillstånd.

Jungman Persson: Utkik på backen från 19.30 efter matros Svensson som redan lämnat backen då Persson kom dit. Då han kommit på backen sett Nuoljas skrov på BB bog tämligen nära Sandö. Hört 2 signaler från vardera fartyget. Kollisionen inträffade ca 3 minuter efter det han kommit upp på backen. Ej förstått att fara för kollision förelegat varför han inte hade varskott bryggan.

Matros Svensson: Utkik på backen 18.30- 19.30. Sett Nuoljas skrov och gröna lanterna 19.25 men inte varskott bryggan enär det ej var fullt mörkt. Inte lagt särskilt märke till fartygets topplanternor och inte märt att bäringen mellan fartygen förändrats. Lämnat backen 19.30 och gått till bryggan för att ta rorstörn efter matros Bengtsson. Lotsen och 1e styrman på bryggan. 1e styrman givit kursen som han nu inte minns. Sedan han stått till rors en stund hade lotsen beordrat BB-gir. Märkt att 1e styrman gått till tyfonen, som stått bakom Svensson, men minns inte någon BB-signal. Då han hållit på att lägga rodret BB, hade 1e styrman beordrat hårt STB roder och sedan gått fram och slagit en order på maskintelegrafen. Omedelbart därefter hört en STB-signal på tyfonen. Då rodret kommit hårt STB fått order om BB roder och strax därpå kom kollisionsbraket. Ingen särskild styrhytt på Sandö Ratten vari placerad på den öppna bryggan.

Maskieleven Lahger: I maskin sedan 18.30. Kollisionen skett 19.33 och en minut innan hade order givits från bryggan om full fart back i maskin vilken order omedelbart utförts. En stund efter kollisionen hade vatten börjat stiga i eldrummet och kom in i maskinrummet och det kom order från befh att lämna fartyget.

KK memorial 30.4.40

Båda fartygens lotsar respektive vakthavande styrmän ha varit orsak till kollisionen och har man ombord av allt att döma samtidigt företagit den första kursförändringen. Då emellertid i farvattnet inte funnits något hinder som kunde motivera Sandös BB-gir, och dessutom Nuoljas bäring - om än långsamt- ändrade riktning, borde styrmannen ha hindrat lotsen från att bryta mot sjövägsreglernas artikel 21 i vilken det heter:

SANDÖ 22.3 40

"När det ena av 2 fartyg är skyldigt att hålla undan,skall det andra bibehålla kurs och fart." De vakthavande på bryggan borde därför ha bibehållit kursen oförändrad och istället avgivit en varnings- eller lystringssignal i handtyfonen.Hade någon tidsminut senare fartygen kommit varandra för nära, så att fara för sammanstötning blivit verkligt överhängande, kunde, som en sista utväg, backslagning med åtföljande signal ha kommit till utförande.I övrigt begick man ombord på Sandö samma kardinalfel som Nuolja.Båda fartygen började gira fram och tillbaka med det oundvikliga resultatet av en säker ombordläggning.

Ex officio
Bo Bergström

Egna noteringar

2 sovande eldare i förskansen nära döden

Nuoljas stäv skar in 2- 3 meter in Sandös BB bog c:a 2 meter från stäven, varvid hela backen revs upp, kollisionsskottet sprängdes och eldarskansens hytter och mäss raserades. Ett gapande hål revs upp ner under VL. Sandö krängde våldsamt över åt STB och vattnet började omedelbart forsa in i förrummet. Då vaktbytet just hade ägt rum hade bara 2 man av frivakten hunnit gå till kojs och av dem fick en sovande eldare ena hälsenan skadad då Nuoljas stäv plöjde genom hytten och krossade kojens fotände. Mannen begravdes av splittrat virke och fanérskivor men kunde snabbt ta sig ut på fördäck och springa akteröver.Hans kamrat undgick att skadas. Fördäcket låg snart under vatten och med svår slagsida sjönk Sandö allt hastigare. Utan att hinna rädda några ägodelar kom de 21 ombv i de klargjorda och utsvängda livbåtarna som roddes undan.Kl 20 reste sig ångaren med akterskeppet i 60° vinkel mot ytan och aktre däckslasten av traktorer sprängde surrningarna och rasade ner över båtdäcket och bryggan. En traktor slog igenom aktre salongsskottet. I detta läge förblev Sandö stående vertikalt i mörkret i en halvtimme för att sedan hastigt gå lodrätt ner och försvinna. Nuoljas strålkastare svepte över vattnet när Sandös folk togs upp från livbåtarna och fördes ner under däck. Många var halvnakna och stela av köld.Kapten Wigren upplyste om att Nuolja hade missuppfattat Sandös BB-signal vid mötet.Nuolja, destinerad till Narvik i barlast,vände om mot Strömstad och lördag morgon 23.3 sattes de skeppsbrutna över i fiskebåten Windy av Hasslö som gick in till Strömstad.Därifrån tog Sandömännen tåget till Göteborg. Fiskebåtar från Skien påträffade under lördagen mängder av vrakspillror från Sandö i yttre Oslofjorden, dörrar, luckor, livbojar, delar av bryggbarriären, trälejdare mm.En båt bärgade några säckar innehållande 460 utterskinn och 160 persianskinn som ingått i Sandös värdefulla styckegodslast.

SANDÖ 22.340

All dokumentation om Sandö bortkastad 1962.

Sandö med sin värdefulla styckegodslast av bla traktorer och motorcyklar var försäkrad i Mälaren vars arkiv kastades 1962 vid bolagets fusion med Hansa-Sjö.Manifestet är alltså borta för alltid.Kvar på Hansa-Sjö finns ett kort på Sandö redovisande en kaskoutbetalning på 425328:38 och en utbetalning på 328350:- plus 35000:- kr men inget om när, var & hur & varför och till vem. Kompletterande uppgifter om kollisionen framkommer i Nuoljas sjöförklaring.(Se Nuolja 22.3.40)

Historik

Lastångare på 1362 brton byggd 1902 i Port Glasgow av stål (Ex Frans Suell Ittersum) L 73,7 B 11 Tillhörig Red AB Rex (Karl Magnus Källström) i Stockholm som inköpte Frans Suell i juli 1935 från Malmö Red AB i likvidation. Detta rederi hade i nov 28 inköpt ss Ittersum från Ostzee SS Navigation Co i Amsterdam för vilket hon byggts 1902. Hon övertogs nyklassad i Rotterdam och fick namnet Frans Suell efter grundaren av Malmö hamn. 579 ihkr

NUOLJA 22.3.40

EJ UPPFATTAT SANDÖS SIGNALER MED HANDTYFON - SANDÖ OMOTIVERAT GIRAT BB

Rapport

Avgick Göteborg fre 22.3.40 destinerad till Narvik i barlast.Djupg F 11′ A 18′6′′. 35 ombv.2537 ton WB.400 ton bunkers/8½ ton per dygn.
Fre 22.3 kl 1940 kolliderat med ss Sandö av Stockholm 0,8′magn StN från Faerders fyr i yttre Olsofjorden.Vind NNo 2-3, smul sjö, godsikt.1e styrmans vakt .Sandö iakttogs först c:a 3 streck på STB bog c:a 10 minuter före kollisionen på kurs ungefär magn OtS, Sandös fart C:a 9 knop.Sandö gav inga ljudsignaler.Nuolja avgav STB-signal, BB-signal och backsignal. Nuolja stod under ledning av norsk kustlots Petersen, med certifikat 239 I kollisionsögonblicket stävade Nuolja ungefär WSW½W magnetiskt.Sandö stävade ungefär OSO.Nuoljas kurs och hastighet före kollisionen: Magn SW fart c:a 11 knop. Före kollisionen girades STB för att styra magn WSW½W. Sandös besättning ombordtogs i Nuolja ochlämnades till en fiskebåt f.v.b till Strömstad.Sandös befh erhöll vad uppgifterhan önskade.
Nuolja fått bucklor i bordläggningen på båda bogarna, de djupaste om BB på ungefär 29′djupgående, några spant & brackets i förpiken krökte ovanför tanktaket till förpiktanken. Smärre bucklor i STB bordläggning vid akterkant av båtdäck.
Antaglig kollisionsorsak: BB-gir av det mötande fartyget istället för att hålla ursprungliga kursen eller avge STB-signal.

Journalutdrag

Fre 22.3 kl 07 fått Norsk kustlots Petersen ombord i Göteborg. Avgått kl 08 och passerat Vinga 09.30. Kl 13.30 skiftat lots vid Smögen och 17.40 lämnat den svenska lotsen utanför Herföl samt fortsatt resan under den norske kustlotsens ledning.Kl 19.30 passerades Faerder fyr om STB på distans 0,5′.Efterdet fyren passerats styrdes i c:a 5 tidsminuter SW på kompassen för att klara Tristeingrundet.Därefter gavs STB roder för att lägga fartyget på magn kurs WSW½W och en ljudstöt gavs i visslan för att markera STB-giren enär ett mötande fartyg visade rött ljus c:a 3 streck på STB bog.Detta fartyg hade då siktats sedan en stund. Plötsligt girade detta mötamde fartyg ,vilket var rätt förut och ganska nära Nuolja, och visade grönt ljus.Nuoljas roder kastades omedelbart om till hårt BB och 2 stötar gavs i fartygets 2 tryckluftstyfoner. Strax därefter visade det mötande fartyget åter rött ljus men befann sig då så nära Nuolja att kollision ansågs oundviklig,varför full back slogs på båda huvudmotorerna och 3 stötar gavs i tyfonen.Kl var då 19.
Kl 19.40 kolliderade fartygen.Nuoljas stäv träffade det mötande fartyget något för om ankaret på BB bog och fartyget, vilket befanns vara Sandö av Stockholm, svängde runt STB över mot Nuoljas STB-sida och kolliderade

NUOLJA 22.3.40

åter med sin låring mot Nuoljas STB-sida vid båtdäckets akterkant. Nuoljas backmanöver stoppades 19.41 och fartyget låg stilla. Förpiken pejlades men något läckage kunde inte förmärkas. Från ss Sandö hade inga ljudsignaler hörts på hela tiden. Sandö syntes ha fått ett stort hål i BB bog och började sjunka med växande slagsida. Nuoljas STB båt sjösattes för att vara behjälplig vid bärgningen av Sandös besättning. Emellertid hade Sandös båtar sjösatts och kom roende upp långsides Nuolja. Besättningen togs ombord och inkvarterades på bästa sätt. och båtarna hivades upp på akterdäck. Ungefär kl 20.30 sjönk Sandö. Legat kvar vid olycksplatsen och hållit til 21.25 då beslöts attåtervända till Fredrikstadleira för att invänta dagsljus. Kl 23.07 ankrat därstädes, BB + 60 famnar.

Lör 23.3 kl 05 hivat upp ankaret och gått in mot strömstad. Kl 07.30 överlämnat Sandös besättning och livbåtar till fiskebåtar för vidare befordran till Strömstad. Kl 07.50 vänt och fortsatt resan. Erhållit telegram från rederiet att anordna besiktning av skadorna i Kopervik för erhållande av sjövärdighetsbevis.

Sön 24.3 07.20 anlänt Kopervik, ankrat på redden, haft besiktning av skadorna på förmiddagen.

Mån 25.3 Myndighetspersoner varit ombord och hållit sjöförhör ioch för utfärdandetav sjövärdighetsbevis.

Tis 26.3 Kl 0010 erhållit 2 norska kustlotsar. Hivat upp kl 02.10 och fortsatt resanmot Narvik.

Lör 30.3 Anlänt Narvik kl 13 och assiterats av Styrbjörn in till kajen under hamnlots ledning. Kl 14 förtöjt vid malmkaj Nr 2.

Ombord 30.3.40
Arvid Estham
Befh

Maskinmanövrer 22.3.40

BB maskin	STB maskin
FB 19.38	FB 19.38
ST 19.41	ST 19.39
HB 19.45	FB 19.39
ST 1946	ST 19.41
FF 21.14	FF 21.15

Sjöförklaring ombord på Nuolja i Narvik mån 1.4.40

Sakkunniga: Befh på Mertainen & Torne: Zeth Henriksson & John G Åkerlund.
Ombud för rederiet: Kamrer Gösta Karlsson, Stockholm.
SÅAF:s ombud, konsul E F Björnstad, underrättats.

Forts

NUOLJA 22.3.40

Forts Sjöförklaring i Narvik

Befh Eastham: Själv befann jag migvid tillfället i min hytt under bryggan Jag var lite krasslig på grund av förkylning, hade lagt mig och somnat. Jag hade känt mig ganska trygg, för vi befunno oss i tämligen riskfritt farvatten, vackert väder med god sikt var rådande och på brygganbefunno sig 1e styrman och den auktoriserade norske kustlotsen. Plötsligt vaknade jag av att 3 korta signaler gavs i tyfonen och samtidigt kom det signaler i talröret från bryggan. Jag förstod att min närvaro på bryggan var påkalla och sprang genast dit upp. Kommen överst på trappan kände jag en törn och förstod att en olycka inträffat. Utkommen på bryggan erfor jag vad som hade hänt och tog genast hand om ledningen. Sedan styrman och lotsen förklarat hur kollisionen uppstått, var jag övertygad om att de manövreringsåtgärde somvidtagits ombord på Nuolja voro de riktiga. Å Nuolja fördes 2 topplanternor samt de reglementsenliga sidolanternorna , samtliga ljus elektriska och att de brinner kan kontrolleras genomett signalsystem i styrhytten. Vakthavande styrman har således ständig kontroll över lanternornas funktioner. För ljudsignalerna användes lufttyfon som i sådant väder som rådde vid kollisionen kan höras på c:a 3′avstånd. Utkik på backen var matros Ernfrid Eriksson, rorsman matros Pareli. Samtliga vakthavande voro utvilade ,pålitliga personer och , så vitt jag vet, ej påverkade av rusdrycker. Orsak till kollisionen anser jag vara den omotiverade BB-gir som Sandö gjorde omedelbart efterdet Nuolja avgivit STB-signal. Kunde inte göra något för att rädda Sandö eller sätta henne på grund, enär Sandö blev manöveroduglig endast några få minuter efter kollisionen. Jag fritager mig själv, mittrederi och min besättning från allt ansvar.

1e styrman Karlsson : Vakt på bryggan. Iakttog 19.30 Sandö 3 streck på ST bog sedan Nuolja passerat Faerder fyr och på c:a 3′avstånd. Sandö förde endast en topplanterna. På c:a 1½ ′avstånd för om Nuolja gick ss Elgö av Stockholm,styrande ungefär samma kurs som Nuolja. När Sandö passerat Elgö och närmat sig Nuolja så att avståndet var ca 3/4 ′, girade Sandö plötsligt BB och visade grönt ljus utan att ge någon ljudsignal. Cirka 2 minuter före denna Sandös BB-gir hade 1e styrman avgivit STB-signal i samband med att Nuoljas kurs ändrats från SW till WSW½W. Ögonblickligen efterdet 1e styrman och lotsen iakttagit Sandös gröna ljus,gav lotsen order om BB roder och 1e styrman gav 2 stötar i tyfonen. Rorsmannen utförde ordern om BB roder punktligt. Cirka 30 sekunder därefter visade Sandö återigen rött ljus. Lotsen gav då ögonblickligen order om full back på båda maskinerna och1e styrmangav samtidigt 3 korta stötar i tyfonen men ingen order om ny kursförändring gavs till rorsmannen. Ordern om BB roder stöttade upp Nuoljas STB-gir så att någon egentlig avvikelse från

NUOLJA 22.3.40

kursen WSW½W ej uppstod. Klockan var då 19.38 och kl 19.40 inträffade kollisionen. Nuoljas fart torde då ej ha varit högre än 2-3 knop. 1e styrman kunde ej bedöma Sandös fart men såg att Sandös propeller arbetade back efter sammanstötningsögonblicket. Sandö sjönk kl 20.30.
På sakkunnigas frågor svarat att han inte hört någon ljudsignal från Sandö och att han ansåg att Sandö orsakade kollisionen genom sin BB-manöver.
När Sandös besättning räddats ombord på Nuolja, fick Sandös 1e styrman Olsson ta vittnets xxxx hytt i besittning. Vittnet sagt till Sandös 1e styrman: " Detta var en tråkig historia!" Varpå Olsson svarat:" För er är det ingen fara! Det är vi ,som försökte passera för om Nuolja, som har skulden till händelsen "
Matros Ernfrid Eriksson: Utkik på backen. Såg ett mötande fartygs röda lanterna på STB bog. Fartyget ifråga förde endast en topplanterna. Tio minuter senare visade det mötande fartyget grönt ljus och Eriksson befarade att en kollision måste inträffa. När Eriksson sett det gröna ljuset i 1 till 2 minuters tid, girade det mötande fartyget åter och visade röd lanterna. Eriksson varskodde inte till bryggan vad han iakttagit enär han var viss om att de vakthavande där iakttagit detsamma. Kl 19 hade Eriksson konstaterat att Nuoljas samtliga lanternor brunno. Eriksson ej hört några ljudsignaler från Sandö, men efter att Nuolja slagit stopp och back och givit 3 stötar i tyfonen, hade Eriksson hört ett ljud komma från Sandö, men detta ljud uppfattade han inte som någon signal enär han väntat sig att få höra en ångvissla. Eriksson uppger att Sandös rorsman, vilken låg i Erikssons hytt under natten, sagt till Eriksson att Sandös lost givit honom order att styra mellan ss Elgö och Nuolja. -Erikssons tisuppgifter endast uppskattade enär han inte haft någon klocka att titta på.
Matros Pareli Hansen: Till rors. Ej hört någon ljudsignal från Sandö. Om inte Sandö gjort BB-manöver hade det gått klart.
Lättmatros Hans Edvin Hamberg: Hade fritörn och var på akterdäck, Inte hört ngr ljudsignaler från Sandö. Hört Nuolja avge följande signaler: Först en stöt, sedan 2 stötar och strax före kollisionen 3 stötar.
1e maskinist Lion: Vakthavande i maskin, Skötte manövrerna. Hänvisat till journalutdraget.
1e styrman : Bett få moterat i protokollet att Nuoljas STB-gir till WSW½W ej kunde göras tidigare utan först efter det Tristeinsgrundet passerats om STB.

Crew List

Befh Arvid Eastham, Nockeby, 20.7.90 Höganäs (Sedan 1935 - i rederiet sedan -25)
1e styrman Erik Henning Karlsson, Kungsör, 4.5.85 (26.10.39) I red -22

Forts

NUOLJA 22.3.40
Crew list Forts

2e styrman Erik Wilhelm Sahlgren, Salstad, f- 27 11 07 Sala (13 3 40)
3e styrman Samuel Sylwan, Stockholm, ~~fxxx09~~ 2 9 09 Visby (1 3 40)
Chief Ernst Henrik Olsson, Södra Sandby, ~~xx87x~~ 7 7 87 S Sandby (1 3 40)
1e maskinist Gösta Erik Lion, Stockholm, f- ~~11~~ 15 9 11 Sthlm (1 6 39)
2e maskinist Anton Gunnar Blomquist, Lysekil, f- 94
Maskinassistent Nils Albert Lundwall, Skillinge, f- ~~97~~ 1 9 97 Ö Nöbbelöv
Telegrafist Fritz Rupert Sander, Nacka, f- ~~98~~ 30 12 98 Gävle (30 9 38)
Timmerman Elmar Johannes Lees, Tallinn, f- 10 (Est) 14 1 10 (19 7 37)
Matros Gunnar Valdemar Martinsson, Gtbg, f -03
Båtsman John Edvin Tornberg, Trelleborg, f -92
Matros Ernfrid Uno Helmer Eriksson, Jonstorp, 23.7.11 (2.2.40 Gtbg)
Matros John Alvyn Ohlsson, Halmstad, f -05
Matros Hans Pareli Hansen, Steigen, Ofoten, 21-8-15 (N) (17.7.39 Narvik)
Lättmatros Trygve Nikolai Bredahl, Steigen, Ofoten, f- 17 (N)
Lättmatros Olof Johan Sörensen, Sörreisa, f -08 (N)
Lättmatros Hans Edvin Hamberg, Wormsö, F -20 (Est)
Jungamn Karl Tore Berthold Lindén, Skövde, f-~~20~~ 22 7 20 Vänersborg (6 3 40
Jungman Kurt Roland Sjöström, Gtbg, f- 20 22 7 20 Gtbg (6 3 40)
Jungman Rickard Valentin ~~Sjöströmx Sjöström~~ Sjöholm, Västra Sönnarslöv,-2
Motorman Sigurd Petersen, Oslo, f- 80
Motorman Eugen Bolstad, Harstad, f- 10 (N)
Motorman Karl Einar Åberg, Norrköping, f- 95
Motorman Olof Rune H Johansson, Göteborg, f- 13
Motorman Karl Hilding Nilsson, Eskilstuna, f- 04
Motorman Gösta Wenzel K Nilsson, Djursholm, f- 14
Motorman Per Tage Axman, Stockholm, f-09
Motorman Reinhold Manfred Nilsson, Göteborg, f-22
Stuert Johan Herbert Ohlsson, Barkåkra, f-10
Kock Yngve Roland Severin, Göteborg, f-13
Kockelev Levi Herman Jansson, Kristinehamn, f-22
Uppassare Lars Nikolai Fygle, Narvik, f-19 (N)
Uppassare Karl Kristian Johansson, Bo, Sthlms län, f-14
Uppassare Karl Erik Karlsson, Stockholm, f-22
Norsk kustlots Petersen

Kk memorial 27.4.40

Båda fartygens lotsar respektive vakthavande styrmän förorsakade ombordläggningen. – När 2 mötande maskindrivna fartyg skära varandras kurser skall enligt artikel 19 Sjövägsreglerna det fartyg som har det andra på sin STB-sida, hålla undan för det senare. I föreliggande fall hade Nuolja

NUOLJA 22 3 40

den mötande ss Sandös röda sidoljus ca 3 streck på STB bog och var därför väjningsskyldigt Lotsens och vaktbefälets vetskap om närheten till Tristeingrundet - 7 kbl SSW Faerder fyr - synes hava influerat deras bedömande av fartygens inbördes lägen och fördröjt STB-girens utförande Att 2-metersklacken skulle hava legat i omedelbar närhet vid girens påbörjande är emellertid felaktigt Allt under förutsättning att fartyget med en SW kurs i verkligheten passerat fyren på ½ 'avstånd och att Nuolja barlastat gjort en fart av10-11 knop En blick i sjökortet visar nämligen att grundet kl 19 35 befunnit sig på fartygets STB låring och att en utlagen gir kunnat företagas xxxxxxx tidigare Vad felet nr 2 beträffar lät både lotsen och styrmannen förleda sig av Sandös till synes omotiverade BB-gir, att kasta om fatten och lägga rodret dikt BB - En manöver som under årens lopp förorsakat dussintals kollisioner och vilket så gott som undantagslöst lett till att motliggarens befäl även börjat ändra kursen fram och tillbaka Se i övrigt Sandös sjöförklaring

Ex officio

Bo Bergström

Egna noteringar

Historik

Motorfartyg på 6864 brton byggt 1923 vid Götaverken i Göteborg av stål L 127,7 B 16,8 Tillhörigt TrafikAB Grängesberg-Oxelösund (M Waldenström) i Stockholm Sjösatt 14 8 23, samma dag ms Oxelösund gick på provtur Lev 20 12 23 Syterfartyg till Pajala (Torpederat 18 1 40) Closed Shelterdäckstyp utan toonagebrunn, kort hög back, elliptisk akter, 6 rum, 4 för- & 2 akterluckor, däckshuset något akter om midskepps (som Sueciatypen) 2 bompålar mellan lucka 3& 4, mast mellan lucka 1 & 2, 5 & 6, 12 bommar, 12 winschar 10450 dw, 2 st Götaverken B & W-motorer 2750 ihkr 2 propellerar Ny typ av dävertar från AB Autodavit - Avgick från Göteborg på sin jungfruresa 30 12 23 destinerad till San Francisco och kom efter 21 dygn till Colon,Panama Trots svår storm under resan hade medelfarten varit 10,37 knop - 10 8 25 hade Nuolja en svårsläckt brand i förpiken i docka vid Götaverken - 16 7 37 på resa Wabana-Rotterdam med järnmalm utbröt brand i maskinrummet då Nuolja var i Engelska Kanalen i höjd med Star Point En smörjoljekokare med spillolja kokade över p g av vatten i oljan och antändes Chiefen blev bränd i asniktet men branden släcktes snabbt. Nuolja kom till Rotterdam 17 7 och chiefen fördes till sjukhus - Efter kollisionen med Sandö 22 3 40 kom Nuolja i tid till Narvik för att hinna lasta och avgå mot England ett par dygn före den 9 4 och kom därför utanför spärren i tidsbefraktning för Ministry of Shipping i London -

NUOLJA 22.3.40

Lör 21.12.40 då Nuolja låg på Semarangs redd på Java ,3′ från land, med last av 82992 säckar chilesalpeter som var under lossning till pråmar,ut-bröt eld i rum 3 på förkant BB ,troligen p g av slarv från deJavanesiska arbetarnassida.Branden spred sig till alla 3 förrummen som helt utbrän-des .Först kl 06 den 22.12 var förskeppet helt utbränt och elden släckt av en flodspruta med vattenkanoner .Kapten Eastham var då fortfarande befh och en stor del av besättningen från mars 40 var kvarombord -Reparationen i Melbourne tog ett år.- 1949 moderniserades fartyget vid Göteverken varvid midskeppsöverbyggnadens exteriör förändrades genom ett helt nytt båtdäckshus - Den 7.1.63 kom Nuolja till Göteborg för ned-skrotning, inköpt av direktör T Johannison i AB Skrot- & Avfallsprodukter, Tingstad, Göteborg för 405000:- kr Fartyget nedskrotades vid Ringön.

RING 28.3.40

SKADAD I TYSKT FLYGANFALL MOT EN AV DE SISTA ENGLANDSKONVOJERNA FRÅN BERGEN FÖRE DEN 9 APRIL 1940.

Journalutdrag

På resa Göteborg- London via Bergen för Konvoj.Last av styckśgods, Bl.a 1000 lådor kullager..

Tors 28.3.40 kl 12 middag siktat Shetlandsöarna.

Kl 16.20 - 19.20 anföllś konvojen av tyska bombplan (He 111) som enstaka och i grupper bombade och besköt konvojens fartyg.3 bomber fälldes mot Ring.Bomberna tog i vattnet tätt intill BB-sidan midskepps och vid explosionerna skakades fartyget häftigt.Flera mindre skador uppstodo i hyttern midskepps samt i maskinrummet.Skadorna i hytterna inskränkte sig till sönderslagna lampkupor, porslin, karaffer, glas etc samt ett 30-tal förstörda elektriska lampor. I maskin sprängdes botten till oljekokaren.

Tors 9.4. Efter utlossning har efter verkställd besiktning av rummen upptäckts att täckgarneringen utefter hela BB-sidan i förrummet blivit mer eller mindre sönderśprängd.Ävenså visade det sig att flera nitnaglar hade läckt.Även i akterrummet ha liknande läckor uppstått fast i mindre omfattning.

ss Ring 12.4.40

P.Rosengren, 1e styrman — H.Hermansson, 2e styrman — Olof Granath, Befh

---

Utdraget kom i brev till rederiet 22.5.40

Sveabolaget i Stockholm fick 22.5.40 ovanstående journalutdrag i ett brev från kapten Granath ,postat i Engelsk hamn. Rederiet inte hört något förut om detta bombanfall.Ring gick i maj 40 utanför spärren under en 3-månaders timecharter för Engelks befraktare.

Haveriräkning

Rederiets haveriräkning är daterad 14.12.45 och slutar på 406:92 varav kr 75 för lampor, glas & porslin, 255:- för ett sändarrör, 30:33 för cement samt provisorisk tätning och 31: 59 för reparation, utförd av T Blair, 62 East India Dock Road, London E.14 som lagat en bult i boiler manhole door för 1 pund 17 sh 6 pence (Räkning 18.4.40)

SKN utbetalat 296:92 den 14.12.45 efter sedvanligt av drag av 1/3-del.

Egna noteringar

Osric i samma konvoj

I Rings konvoj gick även ss Osric av Hälsingborg, red AB Walhall(I W Winck) på resa Göteborg- Hull (Se särskild rapport)

1 He 111-plan sköts ner kl 12.30 p m 28.3 av Spitfires 8 miles off Wick på Shetlandsöarna,och detta plan måste ha varit ett av dem som anföll kon-

RING 28.3.40

vojen Inga fartygsförluster finns rapporterade från dessa farvatten den 28.3.40 men ss Burgos av Oslo på 3219 brton (B -20 i Oslo) på resa Bergen via Tyne till London minsprängdes 28.3 på N 53 18′- 0 1 9′ och sjönk.De 33 ombv räddade sig i båtarna. Den tyska aktiviteten var obetydlig vid denna tid beroende på förberedelserna för anfallet mot Norge och Danmark den 9.4. (Burgos sjönk 7 miles N.om Cromar Knoll)

Ring 28.3.40

T Fredh:"Bohus-Dal i krigs-sjöfarten "(Lysekil 1987)

1e styrman Karl Hermansson:Tossene, under kriget styrman och befh i Sveabolaget berättar: "Strax före krigsutbrottet ((här avses 9.4.40)) var det bråttom att få iväg en last av kullager från Göteborg till England.Dag och natt kördes kullager från SKF:s fabriker i Gamlestaden til Packhuskajen i Göteborg.Lasten, c:a 1000 lådor kullager, skulle skeppas med ss Ring.Mitt för öppen ridå- det var gott om tyska spioner i Gtbg-togs lasten in.Vi smög oss längs Bohuskusten upp till Bergen för att vänta på konvoj över Nordsjön.Tyskarna kände väl till vår last och vi hade inte kommit många timmar från Bergen förrän de första tyska bombplanen började komma som angrep ss Ring, ett av fartygen i konvojen Bomberna slog ner alldeles intill oss.Kapten Granath gav sicksackkurser Enprma vattenkaskader sköljde över fartyget när bomberna exploderade. Cementkistorna sprack pch nitar flög ur skrov och däckshus.Lätt panik uppstod hos flera ombord.De började ta på sig de Mörnerska livräddnings-dräkterna och ville hoppa i sjön.Dräkten gjorde männen alldeles otympliga och kapten Granath gav order att ingen fick lämna farrtyget.Till sist försvann de tyska planen och Ring kunde nå London med den värdefulla lasten.Detta hände i april 1940." (Hermansson dog 1986)

RINGS FÅNGENSKAP I DAKAR 1940 SKNEIII 187

/felaktig beriktigning ska 27.9

28.6 - 23.9.40 låg Ring i Dakar,kvarhållen av de franska marinmyndigheterna på grund av Franrikes sammanbrott och de Gaulles proklamerande av en fri Fransk exilregering (Se Milos & Korsholm 24.9.40)

Telegram från konsuln i Dakar till UD 14.8.40

(Översatt från franskan) Svenska fartygen Milos,Ring, Korsholm ,lastade, alltjämt kvarhållna Dakar stop maskinerna isärtagna på de lokala myndigheternas order stop avgång omöjlig stop proviatnförråden förbrukade stop exportörerna tillråda lossnig lasten Dakar stop katenerna begära instruktioner beträffande garanti fraktbetalning och betalning av uppkomna kostnader stop godhetsfullt underrätta =Consulate de Suede,Dakar

====================

Sjöfartskommittén1939, Kungsportsavenyn 1, Gtbg, skrev 16.8.40 till SKN

RING 28.3.40

att de satt sig i förbindelse med Ministry of Shipping för att om möjligt få fartygen frigivna ======================

Den 24.9.40 besköt Brittiska flottstyrkor de franska örlogsfartygen och befästningarna i Dakar varvid Korsholm och Milos skadades och Milos chief dödades av splitter. Först 22.10 kunde Milos lämna Dakar

I följande skildring stämmer inga datum:

T Fredh :"Utanför spärren,del 3" (Lysekil 1983)

Eldare Olof Sjöberg,Östersund, var 1939-41 ombord i ss Ring som blev fast i Dakar 1940 och varmed om ett stort Engelskt anfall mot Dakar.I april 1940 hade Ring lastat SKF kullager i Göteborg för London och gick i engelsk konvoj från Bergen till Methil med eskort av 3 jagare.Från Methil gick fartygen två och två mot olika hamnar. Ring lossade i London och hade den 9.4 börjat lasta lantbruksmaskiner till Göteborg.Fick lossa och låg i 2 månader och väntade på order. Sattes sedan i Fransk charter och gick till Casablanca med kollast och därifrån i barlast till Dakar för att lasta monkeynötter.När hon var lastadoch bunkrat klart angrep Tyskland Frankrikeoch alla främmande fartyg i Dakar belades i beslag. Myndigheterna spärrade inloppet med bommar, bensinfat o kättinga Kapten Olof Granath och 1e styrman Kurt Rosengren gjorde många besök hos myndigheterna, men alla försök var förgäves.Efter ettpar veckor stack ett dussintal Holländska båtar över hamnspärren och ut till sjöss.Sedan lyckades även ett större fartyg komma iväg.Då slog myndigheterna till Soldater och civila personer kom ombordpå Ring och tog med sig vitala maskindelar för att vi ej skulle kunna smita.För att skingra tristessen hade besättningarna på de olika fartygen roddtävlingar i hamnen.Den 5.7 kom franska slagskeppet Richelieu och lade sig på redden.Lite senare kom 2 engelska kryssare, Hermes och Dorsetshire, och lade sig utanför hamnspärren. Från hangarskeppet anfölls den franska kryssaren av Seefish-torpedplan och vi såg efter några timmar när kryssaren delvis sjönk. Det var nu maskinchef Josef Lindkvist på Milos träffades av splitter och dog.- Sämst med vistelsen i Dakar var ohyran ombord ,tvestjärtar överallt i allting.Lysol hjälpt inte.Till sist reagerade vi inte när tvestjärtarna sprang över brödbacken och ramlade från lampan ner i såsen. Den 13.9 blev det klart ((striderna som beskrivs ovan ägde rum 24.9)) att Ring skulle få lämna sitt fängelse i Dakar Ring gick till Casablanca och lossade, lastade sedan kis i Huelva i Spanien för Ipswich,gick i konvoj till England och blev utsatt för flera flyganfall. Efter lastning av kol i Hull gåttfrån Oban i konvoj till Gibraltar.Det var hårt väder och nästan allt kol tog slut.När Ring fick fel på en FW-tank gavs 8 man en chans att mönstra av i samband med reparation i Lexios i Portugal,bland dem var jag. Efter långpappersexercis

RING 28 3 40

kunde vi med flyg via Barcelona ta oss till Stuttgart, därifrån tåg till Berlin, sedan Sassnitzfärjan till Trelleborg. Lämpare Kvick tog livet av sig efter hemkomsten."

UD H-1365

UNIK LEJDRESA TILL GÖTEBORG OKT 1941

I augusti 1941 rekvirerades Ring av Svenska staten och frigjordes från sin Engelska tidsbefraktning för att med fri lejd från de krigförande få föra hem 23 sjömän och strandsatta utlandssvenskar som kom ombord 6.10.41 i Greenock (5 av dem påmönstrats) Den 17 okt 41 kom Ring till Göteborg efter 19 månader utanför spärren, medförande en värdefull last styckegods bla textilier till Statens Reservförrådsnämnd och en stor tryckpress. Av besättningen från mars 40 återstod Befh Granath och föreståndarskan Edna Lindberg. Egentligen skulle Ring från Skopenfjord på Färöarna ha gått tillsammans med ingående lejdfartygen Formosa och Uddeholm ,men nåddes inte av denna order utan gick ensam över Nordsjön till Kristiansand,där tysk kontroll verskälldes, och vidare på norskt vattentill Göteborg.

Rings Crew List okt 1941

Befh Olof Wilhelm Granath,Katarina Bangata 21,Sthlm, 11.10.86 (Gtbg 11 3 40)
1e styrman Olof Gunnar Wisén,Enskede, 1.5.02 (Hull 3.2.41)
2e styrman Hans Henrik Sonesson, Unionsgatan 13,Kalmar,11.11.97 (19.9.41 Lpoo
1e maskinist Ernst Victor Kristensson,Nils Bielkeg 1,Lund,15 1 85 (26.9.41)
2e maskinist Johan Alfred Malmström, St Olofsg 36,Landskrona,22.3.82 (26.9 41
Föreståndarska Edna Marita Lindberg, Malmö, 24.2.01 Boston (L-pool 17.9.41(
Kock Karl Helge Johansson, Mariagatan 1,Gtbg, 4.5.93 (L-pool 17.9.41)
Städerska Ruth Hilma Eufrosyne Björk, Landskrona,16.5.11 (-"-)
Uppassare Moody Harald Natanael Holgersson,gift i Oporto,Spanien ,men begärt skilsmässa, f 12.3.11 Sturkö (Oporto 28.3.41)
Telegrafist Uno Hilding Åslund, Hudiksvall, 19.4.04 (Greenock 3.10.41)
Matros Gustaf Lennart Gustafsson, Döshult 4,Algerum, 20.2.17 (17.9.41)
Matros Sture Leonard Tufvesson, Hälsingborg, 24.8.00 (Glasgow23.9.41)
Matros Erik Wilhelm Bergström, Jörlanda, 16.4.15 (26.9.41 Greenock)
Matros Bror Gustav Adolf Lorensson, Barkåkra, 30.8.95 (26.9.41 Greenock)
Lättmatros Karl Gustaf Johansson, Skogagård,Happlinge, 16.12.20 -"-
Lättmatros Torsten Sven Andersson, Hamngatan 49,Halmstad, 9.9.17 -"-
Smörjare John Arvid Jönsson, Ogarp 3, Linderöd, 10.8.17 (Hull 3.2 41)
Smörjare Ragnar Amandus Elvin Jönsson, Malmö, 10.12.08 (L-pool 17.9.41)
Smörjare Olof Herbert Ekström, Karlskrona, 8.4.07 -"-
Eldare Erik Gunnar Petterson, Länssanatoriet,Saleboda,6.6.09 -"-
EldareManfred Elander Olsson, Gtbg, ingen bostad, 1.4.98 -"-

Forts

RING 28.3.40

Crew okt 41 forts

Lämpare Karl Frithiof Kvick, Artillerigatan 42,Sthlm, 13.10.15 (L-pool20.9.41)
(Begick självmord efter hemkosten se sid 4)

Lämpare Karl Johan Karlén, Nygatan 25,Hälsingborg, 12.10.07 (L-pool 17.9.41)

Passagerare skenmönstrade i Greenock

Y Borgström, Ystad, 28.10.88

H L Johansson, Gamlestad, 10.11.09

R Selahn, Sundsvall, 31.9.23

~~Rixxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx~~

Ernst Wilhelm Eriksson, Klädesholmen, 25.11.06

C Palmgren, Norrköping, 2.11.86

(Samtliga krigsförlista sjömän)

Passagerare från Greenock 6.10.41

Nils Karl Johan Bergström,Sjömanshuset,Gtbg, 4.9.88, svårt sjuk, förts till Sahlgrenska i Göteborg vid ankomsten 17.10.41

Victor Ferdinand Boström, Wrangelsgatan 4,Gtbg, 12.3.88 , avmönstrat ss Mauritz i England p g av sjukdom

Yngve Gotthard Nilsson Borgström, Lilla Tobaksgatan 26, Ystad,kock, sjuk-avmönstrad i Hull

Ernst Wilhelm Eriksson, Kommendörsgatan 36,Gtbg, avmönstrat ss Halvard Bratt i Dundee 30.7.41 p.g av syfilis,skall inläggas på sjukhus.

Hugo Anders Falberg,Kungsgatan 12,Gtbg, 26.11.93, innehar motbok från ms Hjelmaren.

Harald Leopold Johansson, Donkeyman, har familj i Villa Solbacken, Sävedalen

Axel Victor Constantin Johansson, 21.5.06, innehar sjömanspass utfärdat i Swansea 15.5.41, reser t föräldrarna Fabriksgatan 10,Säffle.

Ulrich Otto Werner Jöns, 14.5.21,i Berlin,(Joehns) fader bosatt Skånegatan 73,Sthlm, pass utfärdati Berlin 29.1.36 på sv konsulatet Sjöfartsbok Stockholms sjömanshus nr 84.

Margery Maude Lundin, 14.1.97 i Lincoln, England, talar ej svenska, skall med 2 barn till maken John Gunnar Lundin, Sthlm : Adress:Utlandssvenskarnas Förening,Wahrendorffsgatan 6,Sthlm.

Gillian Margery Lundin, 14.3.37 i Finsbury,England -dotter till M Lundin

Gilbert Jack Lundin, 22.12.38 i Luanshya,N Rhodesia - son till M Lundin.

Bror Anders Pierre Odelius, 18.11.02 Södertälje, hustrun bosatt Stenkullavägen 54,Stora Essingen,Sthlm (Sthlm sjömanshus nr 54)

Karl Otto Palmgren, 2.11.86 Jonsberg,Ögl, timmerman, avmönstrat Hammaren p.g av sjukdom Adress:Slottsgatan 54,Norrköping

Ernst Rune Emanuel Selahn, jungman, 21.9.23 Hässjö,Vnl, krigsförlist med ms Kexholm, föräldrar Gränsgatan 44, Sundsvall

Kurt Arne Seger, 23.3.20 Gtbg, eldare, fader bosatt N Liden 8,Göteborg Är deporterad från England p g av vägran att ta anställning till sjöss rymt från ss Bifrost, suttit anhållen 6 månader hos polisen.

RING 28.3.40

Historik

Lastångare på 1313 brton byggd 1927 vid Finnboda varv i Stockholm av stål L 80,4 B 11,3.Tillhörig Stockholms red AB Svea (Em. Högberg) i Stockholm Systerfartyg till Rane ,shelterdäckare, isförstärkt skrov,kryssarkater, 4 luckor, 2 master med 9 bommar,970 ihkr maskin,2006 ton dw, inredning för 12 passagerare i hus på båtdäck och på däcket inunder där 2 dubbelhytter flankerade salongen med mahognysideboard,väggfast soffa, 2 bord och 12 stolar. Skans i poopen. I stort sett systerfartyg även till Gudur/Gondul som hade samma inredning för 12 passagerare men dessutom kyllastrum. Ingick i en serie lastångare på 1325- 1396 brton som byggdes vid Finnboda och i Helsingör med början 1924.De 2 äldsta, Hugin och Munin gick skilda öden till mötes.Munin blev 1939 Marinens lasarettsfartyg Prins Carl, medan Hugin i maj 62 såldes till Grekland. Rings syterfartyg Rane såldes i maj 63 till Grekland. Ring hade då förlist den 23.10.62 efter att ha rammats i tät tjocka av ms Orlik av Prag på 6837 brton utanför Osteriff, Pagesand då hon med massalast var på resa till Antwerpen Befh var Martin Sjöblom,Johanneshov, 59 år. Vraket sprängdes sönder av massalasten men kunde inbärgas till Hamburg för nedskrotning 4,5,63.

OSRIC 28.3.40

BÖMBAD I SAMMA ENGLANDSKONVOJ SOM RING MEN UNDKOMMIT NÄSTAN UTAN SKADOR.

Rapport

Följande rapport finns bland lösa papper på SKN eIII vol 180 - ingen sjöförklaring hållits.
På resa Göteborg via Bergen för konvoj till Hull.
Befh Arthur Johansson, 1e styrman Gösta de la Motte,chief Roland O Harnesk
Tors 28.3.40 i konvoj i höjd med Shetlandsöarna kl 16 20- 19 20 anfallen av tyska bombplan varvid ett flertal bomber fälldes i närheten.Häftiga skakningar i fartyget.Ej läck.
Fre 29.3 Under nattens lopp visat sig att cirkulationspumpen skakar och går ojämnt.Ångavloppsröret till avloppsventilen spruckit vid flänsen.
Ett öra sprungit av på åpumpens framsida.Pumpne tidigare gått utmärkt.
Lör 30.3 Bättrat på uppstämplingarna av pumpen och reparerat ångröret.
Ons 3.4 Ångtilloppsröret börjat läcka vid flänsen till pådragningsventilen
Tors 4.4 Anlänt till Hull
Fre 12.4 Folk från land efter reparation satt upp cirkulationspumpens ångcylinder samt till & avloppsrören för ånga.Bureau Veritas inspekterat och godkänt tills ny cylinder kan erhållas.

SS Osric / Hull 16.4.40

Assurans

SKN betalat 67:40 = 4 pund för Veritas besiktning som rederiet Walhall (I.W Winck) i Hälsingborg tackade för den 14.2.47.
Veritas surveyor i Hull fått alla sin handlingar förstörda vid bombraider under kriget och kunde därför inte säga vilken firma som reparerat pumpen i april 40.

Egna noteringar

Osric. 1418 brton byggd 1919 i Limhamn av stål L 77 B 11 Tillhörig red AB Walhall (I W Winck) i Hälsingborg bombskadades den 27.1.42, ~~grundstötte~~ Bombad i Sunderland 16.5.43 och sjunkbombsskadades 8.3.45, allt i engelsk kustfart

JOSEF BERGENDORFF 28.3.40

SATTES PÅ GRUND VID HIRTSHALS EFTER VRAKKOLLISION VID HORNS REV

rapport

Avgick Rotterdam fre 22.3.40 destinerad till Göteborg med rumslast av 624 ton koks och på fördäck till 1,98 ms höjd 247 ton koks, surrat med stöttor, bräder & koksnät. Djupg F 12'4"- A 14'6". 15 ombv. Kolliderat med okänt undervattenshinder kl 16.20 tis 26.3 ½ sjömil öst Graadyb lysboj vid Horns rev. Vind 03, disig luft. Läck men fortsatt resan. Tors 28.3 kl 03.15 satt på grund för att ej kantra på sandrevlarna utanfö Hirtshals i WNW 6 Beaufort med snötjocka och hög sjö. Besättningen förts iland av Hirtshals livräddningsbåt kl 14. -Fartyget 1.4 införts till Hirtshals av Switzers och 4.4 avgått under bogsering till Göteborg.

Journalutdrag

Fre 22.3 kl 15.45 avgått från Rotterdam assisterad av lotsl båtsmän och en bogserbåt. Lämnat lotsen 17.10 vid Hook van Holland och fortsatt unc minlots ledning. Tjocka, dålig sikt.

Lör 23.3 05.00 beslöts att ankar i intensiv tjocka. Backades upp. Strax därefter siktades ss Saxen av Karlstad (samma rederi) till ankars tvärs BB. I den hårda tidvattenströmmen sattes Josef Bergendorff ner mot Saxen varför full back slogs i maskin men strömmen var för stark för att fartyget skulle kunna backa klart. Saxens stäv träffade JB tvärs lucka 1 BB där en buckla uppstod vid VL. Ankrat 05.10. Kl 10.10 lättat ankar och fortsatt under minlotsens ledning. Lodat och radiopejlat. Åter tvingats ankra i tät tjocka. 14.15. Lättat och forsatt kl 16. Ankrat på grund av tjocka kl 16.55.

Sön 24.3 Lättat kl 06 och forsatt. Fått tysk lots vid Borkum 09.16 och ankrat på Borkums redd 11.40 i väntan på minlots och bevakningskontroll Lättat 12.40 och fortsatt under tysk minlots ledning. Ankrat i tjocka 23

Mån 25.3 Till ankars på grund av tjocka. Pejlat 15" i STB, 3" i BB rännsten Läckaget kommer från kollisionsbucklan BB trots att fartyget trimmats så att bucklan kommit över vattenlinjen.

Tis 26.3 Lättat och fortsatt 04.15. Regn, disig luft. Lämnat minlotsen vid Sild 12.50. Fortsatt Vind 03, disig luft. Kl 16.20 ½ mil Ö Graadyb lysboj märktes en skrapning i fartygets botten. Strax därpå lodat 7 famnar En mindre läcka tydligen uppstod ty vattnet stiger i STB rännsten. Länsat Kl 18 ankrat p.g av regndis. Lättat 19.30. kl 21.45 ankrat på Danskt territorialvatten med Blaavand fyr i syd och bojen i N 42° W.

Ons 27.3 06.10 lättat och fortsatt i disigt väder med snöbyar Pumpen måste hållas igång eftersom vattnet stiger i STB rännsten. Kl 15.32 pejlat Thyboröns lysboj 1½ sjömil om STB. Kl 16 tillfrågade befh chiefen om

Josef Bergendorff 28.3.40

han ansåg det nödvändigt för fartygets säkerhet att gå in till Thyborön men chiefen svarade att han kunde hålla läns, och 1e styrman ansåg att resan kunde fortsättas till Göteborg.Beslöts att fortsätta eftersom fartyget ledigt kunde hållas läns. Passerat Hanstholmen kl 19 i S 6° O,avstånd 2½', logg = 65½. Vind NO3, snöbyar. Kl 22 2' vatten i STB rännsten och 8° STB slagsida.Kl 23 2' 7'' i STB rännsten, slagsidan tilltar, snöbyar, hög sjö med sättning och överspolning.

Tors 28.3 kl 01.50 Hirtshals fyr i S 28° O ,avstånd 2',logg = 11½. Kl 02.15 vattnet stigit till c:a 7'5''. 30° STB slagsida.Försökt få den nerisade däckslasten överbord utan resultat. Blossat efter lots och avfyrat nödraketer utan att bli observerade i snötjockan.Då uppenbar risk för kantring nu förelåg beslöt befh efter samråd med bland annat 1e styrman och chiefen att ränna fartyget på grund. Kl 03.15 fartyget fast på botten av sand och lera,omgivet av bränningar.Kl 09 vind N7. Fartyget sätter hårt på grundet men utan slagsida.Fyllt vatten i rummet för att mildra stötarna. Kl 14 anlände Hirtshals livräddningsbåt och samtliga 15 ombord följde med iland där inkvartering ordnades på hotell.

Fre 29.3 Kl 11 anlände Switzers bärgningsångare "Aegir" till Hirtshals och större delen av besättningen medföljde Aegir ut till Josef Bergendorff som låg med svår slagsida i bränningarna. Däckslasten hade helt spolats bort, luckorna slagits upp och en stor del av rumslasten flutit upp och gått förlorad.Bärgningsarbetet påbörjats.

Lör 30.3 & sön 31.3 Oavbrutet bärgningsarbete dag och natt.

Mån 1.4 Oavbrutet bärgningsarbete. Switzers "Sigyn" anlänt kl 08 och börjat hjälpa till med flottagningen. Kl 09.45 kom Josef Bergendorff flott efter 4 dygn och 6½ timmar på grund och bogserades in till Hirtshals hamn där fartyget förtöjdes vid kajen kl 13.30 för dykarundersökning.

Tis 2.4 Vind W 8, svår sjöhävning inne i hamnen varvid halgattet akter på backens STB sida bräckts, 2 wirar sprängdes, brädgången intrycktes och en brädgångsstötta STB kröktes Dykarundersökningen avslutats. Erhållit sjövärdighetsbevis för bogsering till Göteborg.

Ons 3.4 Trimmat återstående last i rummet och gjort sjöklart.

Tors 4.4 kl 06 avgått från Hirtshals bogserad av bogserbåten Björn och med lots ombord.Anlänt kl 21 till Göteborg och förtöjt å anvisad plats.

Göteborg 11.4.40

K A Olsson

Befh

Strandningsrapport från Hjörring Tolddistrikt

Svenska ss Josef Bergendorff av Karlstad strandat vid Aspdal strand 28.3.40 kl 04 i NNW 5 Beaufort med snötjocka.Står hårt på stenbotten utanför Emmersbael

JOSEF BERGENDORFF 28.3.40

Besättningen, 15 man inklusive befh, införd till Hirtshals kl 14 av livräddningsbåten men ämnar återvända till sitt fartyg så snart vädret tillåter. Ej dansk lots ombord. Skibet er ved höjvande sat paa grund af kaptajnen da fartöjet havde staerk laekage og truede med at kentre.

Sjöförklaring i Göteborg 19.4.40 kl 10.

Sakkunniga sjökapten Magnus Lundberg & lotskapten K P Kullander: Inga frågor.(För vilket sjötekn konsulenten satt ett frågetecken).
Fartyget kaskoförsäkrat i SÅAF.
Lasten ägs av firman A Johnsson & Co, Göteborg.
I övrigt lät icke någon, som saken kunde angå, sig avhöra.

Befh Olsson: Vid samtliga olyckstillfällen haft ~~xxkxxx~~ befälet på bryggan. Då lots funnits ombord hade denne givit rorsman styrorder och ibland själv skött maskintelegrafen, ibland befh gjort det på lotsens order. Vid kollisionen med Saxen var sikten i tjockan 150-200 meter. Skrapningar i fartyget 26.3 känts mycket kraftigt och befh hade sett i vattnet efte föremål men inte sett något. Cirka 470 ton av rumslasten kvar, 154 ton spolats bort ur rummet och hela däckslasten , 247 ton, gått förlorad. Fartyget för närvarande dockat vid Eriksbergs varv för reparation.

1e styrman Johansson: Vid kollisionen 23.3 varit på backen för att klargöra ankaret. Den 26. 3 ,då han låg i kojen, känt 2 eller 3 skrapningar i fartyget som guppat något litet. Legat kvar.(Kvarstannat i sin koj vid tillfället). Nödvändigt sätta fartyget på grund för att rädda det.

Chiefen Ellberg: Maskin under resan varit i gott stånd och anbefallda order genast utförts.

Matros Liljestrand: Vitsordat journalutdraget.

UTDRAG UR MASKINDAGBOKEN

Lör 23.3 Stopp 04.58 Fartyget varit i kollision. Ankrat. Börjat länsa BB 2:s kl 05.00 Stoppat länsningen 0505. Länsat från STB lastrum och tank 2. Fyllt tank 1 & 3 och 2an BB. Ballastpumpne igång hela dygnet. Maskinläns pumpen ej brukbar. Stand By. Varierande Manövrer 09.55- 13.50, Ankrat. Stand by. Varierande manövrer 15.50- 1645. Ankrat. Laddning av luftkärl och högtrycksreservflaska.

Sön 24.3 Stand by ,varierande manövrer 05.40- 10.45 , ankrat
Stand by ,varierande manövrer 11. 30 - 23.00. ankrat.
Fyllt akterpiken med saltvatten. Länsat från Lastrummets STB rännsten med maskinlänspumpen. Buntlagret går varmt, tillsatt vattenspolning.

Mån 25.3 Till ankars. Klockan fram 20 minuter. Reparerat morselampan. Blåst pannan 2 ggr. Länsat med ballastpumpen från STB rännsten.

JOSEF BERGENDORFF 28.3.40

Tis 26.3 Stand by kl 03.55, varierande manövrer till 18.05, ankrat. Hivat upp och avgått. FF 19.30 ,varierande manövrer till 21.12, väl i maskin . Kl 16.18 närktes en hård stöt i fartygets botten. Länsat från STB rännsten med ballastpumpen. Slidstången på donkeypumpne gått av . Kopplat loss kompressorn å motorpumpen . ,överhalt ventilerna och kannan till pumpen, provkört pumpen, allt väl.

Ons 27.3 Stand by 05.50, FF 06.05 . Sotat pannan, blåst pannan 2 gånger. Länsat från STB rännsten med motorpumpen.

Tors 28.3 SF 02.05 stopp 02.07 HF 02.08 Stopp 02.10 FF 02.40 stopp 02.52 FF 03.10 stopp 03.15 fartyget hugger i botten. Släckt utav pannan och stoppat lysmaskinen kl 10.30 dåmotorvatten och kylvatten ej kunde erhållas från bottenventilern. Länsat med motorpumpen från STB rännsten .

Fre 29.3 1e & 2e maskinisterna samt motorman Kjellin gått med bärgningsfartyget ut ochvarit behjälpliga i bärgningsarbetet . Börjat göra upp fyr i pannan . Startat lysmaskin men stoppat den igen eftersom inget kylvatten kunde erhållas. Saltvatten kommit in i vevhuset.

Lör 30.3 Fortsatt att ta upp ångan i pannan ocherhållit ånga kl 07. Blåst pannan 2 ggr . Varit behjälplig vid länsning av motorrummet. Motorman Persson och Larsson anlänt ombord men kunde ej börja arbeta på grund av klädesbrist . Börjat länsa tankat på order av bärgningsfartygets kapten . Länsat förpiken och tankarna 1-3 . Då tank 3 länsades medföljde brännolja .

Sön 31.3 Lämpat ned kol . Rengöring i maskinrummet. Laddning av luftkärl. Båda färskvattenspumparna sönderfrusna . Baxat runt huvudmotorn och klargjort för gång . Rören till sanitetstanken sönderfrusna. Givit ånga till ankarspelet hela dygnet. Startat lysmaskinen 15.00 . Länsning av samtliga tankar inkl 4:ans.

Mån 1.4 Pumpat upp smörjolja till huvudmotorn och avgick från strandningsplatsen . stand by kl 10.10. Varierande manövrer till kl 13.15 . Väl i maskin. Förtöjt vid kaj i Hirtshals. Blåst pannan 2 ggr. Länsat tankarna 2,3 4 .

Tis 2.4 Regöring av 1e maskinistens hytt. Lämpat ned kol. Iordningställt motormännens hytter . Ånga till däck 07- 21.30 ,förhalning & länsning, Länsning från tank3, tank 4 STB och motorrummet. 18 ton brännolja,som var ~~kax~~ kvar i 4ans tankar, Hade läckt in i tank 3 och pumpades överbord då denna tank länsades på order av bärgningsbåtens kapten.

Ons 3.4 Lämpat ned kol och länsat ut vatten från STB överbox. Rengjort maskinrumsdurkarna. Hivat aska. Ånga till däck 07- 13.20 . Kl 13.20 varskoddes 1e maskinisten av motorman Persson att fyrgången i pannan brände ner . Fyren rakades omedelbart ut och pannan avstängdes. Befanns att en större buckla uppstått i fyrgången . Vattenståndet i pannan var

JOSEF BERGENDORFF 28.3 40

då 3/4-dels glas. Troligtvis har sand och lera kommit in i pannan då fartyget stod på grund.Länsning från 2ans och 3ans tankar, 4ans tank STB och lastrummet BB.

Tors 4.4 Gjort klart huvudmotorn förgång. Stand by kl 07 Varierande manövrer och väl i maskin kl 20.45 i Göteborg. Temperaturen å avloppsvattnet från kolvarna var onormalt hög under överresan.

Göteborg 11.4.40

Chiefen

Crew list

Befh Karl Anders Olsson, Södra Vägen 91,Göteborg, 9.1.94 (Okt 39)
1e styrman Eskil Martin Johansson, Bostäderna 4,Kristinehamn, 29.9.97 (4 månader ombord,t sjöss 1918)
2e styrman Arthur Hjalmar Simonsen, Kirkeveien 74A,Oslo, 28.6.98
Chief Nils Ture Ellberg, Djurgårdsgatan 10,Göteborg, 1.6.97 (1 mån ombord)
1e maskinist Sture Birger Hintze, Västergatan 42,Malmö, 3.2.08
Stuert Oskar Bernhard Persson, Övre Majorsgatan 3,Gtbg, 7.8.98
Kock Erik Mauritz Körbel, 3e Långgatan 28,Göteborg, 1.8.10
Matros Per Einar Nilsson, Siretorp, Sölvesborg, 19.8.21 Bröder
Matros Per Hasse Nilsssson, -"- -"- , 15.11.17
Matros Harald Wilhelm Liljestrand, Sjuendeå, Finland, 2.2.94 (1.2.40)
Matros Rudolf Georg Lundberg, Kamrersgatan 9, Karlstad,13.9.96
Jungman Gösta Einar Sjölund, Othemsgatan 5,Visby, 11.10.19
Motorman Gustaf Ingvar Larsson, Fredriksberg, Vimmerby, 19.12.11
Motorman He ge Roland Kjellin, Älvrosgatan 4, Karlstad, 8.7.11
Motorman Valter Johan Persson, Ormskogen,Fägre, 2.10.15

KK memorial 20.5.40

1) Det framgår ej av sjöförklaringen om man ombord å J.B. uppfattat ngr klämtningar i skeppsklockan från Saxen.Har detta varit fallet,bär JB ensam skuld till kollisionen och borde lotsen hava valt en plats något mera avlägsen från ankarliggaren.
2) Fartyget synes hava kolliderat med något undervattenföremål av obekant natur.
3) Det torde vara tvivel underkastat om ej befh under det relativt siktbara vädret den 27.3 borthava sökt sig in till någon dansk västkusthamn för undersökning. Den läcka fartyget erhöll dagen innan synes den 27.3 på middagen hava allmer förvärrats ,och även om lasten ej var ngt annat än koks, borde dock sjöfartssäkerheten icke hava äventyrats.Detta så mycket mera som överspolning och isbildning vid ev försämrat väder komme att förorsaka hart när oövervinneliga svårigheter vid däckslastbingarnas frigörande från stöttor & nät. Ex officio. Bo Bergström

UD H-1361

JOSEF BERGENDORFF 28.3.40

Följande brev , översänt från rederiet till UDåden 14 febr 1940, belyser förhållandena i Nordsjön vid denna tid under en resa som Josef Bergendorff då gjorde Rotterdam-Göteborg.

BREV från befh ,skrivet ombord 24.1.40,till Ahlmarks

Beder få avgiva rapport över fartygets uppbringning av engelsmännen fredagen den 19 januari utanför den holländska kusten å lat N 52 43′ - long O 3 58′. Kl 02.45 signalerade en engelsk jagare "Stop immediately". Därefter kom en armerad trålare långsides och sände ombord ett boardingparty av en officer och 12 beväpnade marinsoldater. Efter det officeren noga genomgått skeppspappren,förklarade han att allt var i ordning och signalerade resultatet av undersökningen till jagaren, men fick från jagaren order att fartyget skulle gå in till the Downs. Jag protesterade mot det meningslösa i detta beslut alldenstund lasten var av Holländskt ursprung, inlastad i Holland och bestämd till Sverige. Detta begrep han delvis och på min begäran signalerade han återigen till jagaren , men fick till svar " Execute given orders!" Därefter gav han mig order att gå till The Downs och avsade sig samtidigt allt ansvar för navigeringen.Eftersom jag i Rotterdam icke fått några uppgifter för de farvatten som nu skulle befaras, frågade jag honom om han kände till något minfält etc, men han var fullständigt ovetande och visste inte ens om North Goodwin fyrskepp var tänt. Kl 22.45 beräknade jag att vi skulle vara i närheten av fyrskeppet ,men detta var omöjligt att upptäcka och jag måste kasta ankar i öppna havet och invänta dagsljus. Fyrskeppet var släckt och det rådde sydlig kuling med snöbyar och hög sjö. När vi i dagningen lördag 20 januari upptäckte fyrskeppet låg fartyget c:a 2′ öster om detsamma och c:a ½ ′från ett tyskt minfält. Kl 08 lättades ankar och kl 09.55 ankrades å Downs road. Där låg ett 100-tal neutrala fartyg till ankars. - Kl 11 kom kontrabandskontrollen ombord.Alla skeppspappren togs iland, även skeppsdagboken och kladden. Däremot lämnades boardingpartyt kvar ombord ända till kl 15.30 - Först söndag e.m 21.1 kom ett kontrollgäng ombord för att undersöka besättningens tillhörigheter och papper. - Måndag 22.1 kom the Naval Control Service officer ombord och kl 14.30 erhöll fartyget clearance papers Lättade och avgick omedelbart. - Kl 15.30 prejades vi av ett vaktfartyg och beordrades ankra ögonblickligen. Jag signalerade att fartyget erhållit Naval clerance men fick till svar att invänta vidare order. Först kl 17 fick fartyget tillåtelse att fortsätta resan. Nu är att märka att vaktfartyget ligger till ankars i The Gull Stream c:a 3′ från Ramsgate Control station , så att optiska signaler med lätthet kunde utväxlas mellan vaktfartyget och landstationen. Goodwinsandbanken är fullpackad med vrak. Sista offret var en norrman som gick på natten mellan söndag och måndag. De konfidentiella instruktioner angående kurser som skulle styras etc,

JOSEF BERGENDORFF 28. 3.40

som erhölls av kontrollofficeren i The Downs, och som skola återsändas till Brittiska konsulatet, äro synnerligen mystiska. Kurserna från The Downs gå upp och ner, härs och tvärs till Maas fyrskepps position utanför Rotterdam. Dessa kunde en trollkarl inte följa. Från den nu nämnda positionen skulle styras rv. N till lat N 57 00', men denna kurs går rätt igenom det tyska minfältet i Helgolandsbukten. Dessutom uppmanas man att i händelse fartyget blir minsprängt, med det snaraste inrapportera positionen vid minsprängningen till Amiralitetet. Har emellertid gått mina egna vägar. Vill ogärna känna efter om det finns minor i Helgolandsbukten. I Rotterdam fick jag den 18 januari upplysning om att ett nytt minfält utlagts i Nordsjön. Detta ligger på en linje från Hull till Cuxhaven SSO om Doggers Bank , är cirkelformat med 5 mils radie, och medelpunkten är å lat N 53 55 Long O 2 55'. SS Flandria och ss Patria ha troligen gått in i detta minfält som ligger rätt i den track vi brukade gå när destinerade till till Holland och Belgien. I England fick jag icke upplysning om detta nya minfält, trots att myndigheterna i Rotterdam visste om det den 18 januari.

Högaktningsfullt
C Olsson

===================================

UD i brev till envoyen Prytz i London 16.2.40

(Översänt kopia av ovanstående brev) "Då de vidtagna åtgärderna i fallet synas oss vittna om anmärkningsvärd nonchalans från Brittisk sida, vilja vi ifrågasätta, om icke saken vid lämpligt tillfälle kunde påpekas för Brittiska vederbörande, exempelvis genom någon av dina militära medhjälpare.

Söderblom

Egna noteringar Historik

Motorfartyg på 724 brton byggt 1921 vid Bergsunds Mek Verkstad i Stockholm av stål. L 58,7 B 9,3 Tillhörigt O F Ahlmark & Co Eftr AB (Bror Petterson) i Karlstad. Kontrakterat av red AB Stjärnan i Karlstad den 17.2.20 och var varvets bygge nr 398, kontrakterat pris 1.035.000 kr. Vid sjösättningne den 23.5.21 gled fartyget snett på bädden och blev åtskilligt skadat så att det måste dockas vid Finnboda och repareras för 25404:- kr. Gick på provtur 16.9.21 och uppnådde 10,6 knop. Fartyget var av bakladdartyp med maskinrummet i aktern , 3 luckor, en mast på backen och en mellan lucka 2 & 3, en Polar dieselmotor på 572 ihkr - Red AB Stjärnan ,bildat 1917, sålde i april 1937 samtliga sina 7 fartyg till Ahlmark vars flotta därmed omfattade 13 fartyg på ca 17500 ton. De 7 fartygen var Delphinus, Indus, Mercurius, Regulus, Saturnus, Sirius och Josef Bergendorff. - I NW storm

JOSEF BERGENDORFF 28.3.40

fick J B den 19-20.2.34 botten-& ovanbordsskador i barlast utanför Englands östkust på grund av att förskeppet klappade våldsamt i sjöhävningen, beroende på underdimensionerade bottentankar. Fartyget hade många stormhaverier med ovanbordsskador under åren, särskilt 1929, 1933 och 1936. På resa Tyne-Vargön med kollast kolliderade JB 24.5.37 i höjd med Hirtshals i disigt väder med ss Haneström V av Göta och fick ett hål i STB låring där Haneströms STB ankare återfanns. Båda fartygen kom till Göteborg 25.5. Det blev dagsböter för båda befh som gått med för hög fart i tjockan. - Den 7.1.41 var JB nära att blockera Kielkanalen efter kollision med ss Carl Arp av Hamburg (. Se 7.1.41)

Se vidare 7.1.41

SVEABORG 9.4.40

PÅ HEMRESA MED FULL LAST AV OLJA FRÅN CURACAO TORPEDERATS OCH SATTS I BRAND AV U-37,WERNER HARTMANN. NORSKA ms TOSCAKOMMIT TILL UNDSÄTTNING MEN ÄVEN HON TORPEDERATS. SVEABORGS UTBRÄNDA VRAK SKJUTITS I SANK AV EN ARMERAD ENGELSK TRÅLARE 10.4. EN LÄTTMATROS DRUNKNAT.

SVEABORG 9.4.40

Rapport:

Avgick fre. 21.3.40 kl.22.20 från Curacao destinerad till Göteborg med last av 4579 ton dieselolja, 6684 ton gasolja,1978 ton brännolja och 325 tom smörjolja, sistnämnda i 1500 fat. Djupg F.27′- A.30′02″
34 ombv inkl. befh hustru och 2 söner.
Torpederat xxxx. 9.4.40 kl.22.50 på ungefär lat.N 63 0′-W.7 30′i svag NW vind, moderat dyning,klar sky med svagt norrsken och mycket god sikt. Befh och 2e styrman på bryggan.Utkik på backen.
Fartygets skdor efter torpedexplosionen omöjliga att utröna. Dessutom övertändes fartyget och förbrändes all inredning etc. Den 10.4 sänktes vraket av en armerad engelsk trålare då det ansågs utgöra en fara för sjöfarten.Lättmatros Roy Bernhard Jurgens förmodligen drunknat. En del av båtbesättningarna skadade, dockinteeålåvarligt. Skeppsdagboken förlorad.

Befh. Rapport

Tisdag 9.4.c:a kl.10 f.m. styrande rv 0.90° hört över engelsk rundradio att tyskarna besatt Danmark och infallit i Norge.Kl.10.30 sakta fart i båda maskinerna i avvaktan på order från rederiet.Cirka 8 mil akterut och styrande samma kurs som Sveaborg befann sig ms Tosca av Haugesund.Kl.11 blåstes signaler för livbåtsstationer. Svängde ut båda aktra och STB förliga livbåt. BB förliga båt redan tidigare utsvängd. Manskapet instruerades ånyo i båtarnas sjösättning och i bemanning av flottarna. Kl.12 middagen fartygets position N 62 56′ W.5 7′. Kl.13.40 över kortvåg mottagit telegram att angöra Reykjavik och där avvakta vidare order. MS Tosca hade under tiden kommit upp och låg med stoppade maskiner. Lade efter det telegrafiska mottagandet om kursen till rv 270°,passerade Tosca och slog full fart i maskinerna kl13.50. Tosca satte tydligen igång sina maskiner först en halvtimme senare och kom efter vesterover. Intet anmärkningsvärt inträffade sedan förrän kl.21.30 då en lätt stöt kändes i fartyget.Jag stod själv som vakthavande på bryggans BB-sida.2e styrman ,som är radiotelegrafist, hade på min order gått ner i telegrafhytten för att avlyssna blindsändningen från Sverige. Utkiken, lättmatros Jurgens, stod på bryggans STB-sida. Förutom rorsman befann sig också vaktens lediga man på däck Intet ovanligt märktes efter stöten men maskinerna stoppades och signaler för livbåtsstationer blåstes. Last-och övriga tankar pejlades. 21.40 slog full fart på båda maskinerna. Båda flaggorna på fartygssidorna upplystes med utriggade floodlights.Kl.22.10 märktes ånyo en lätt stöt i fartyget följd av ett skrapande ljud längs sidan. Stopp slogs då i båda maskinerna och undersökning verkställdes runt fartyget utan att något kunde iaktttag Kl.22.20 slogs full fart igen. Omkring kl.22.30 stopp på BB maskin för ventilbyte ochsamtidigt förmärktes en ny stöt i fartyget,dock ganska svag Fortfarande blott ms Toscas lanternor synliga. Orsaken till de stötliknan

SVEABORG 9.4.40

förnimmelserna kunde ej klargöras varför resan fortsattes. Omkring kl.22.50 torpederades Sveaborg. Explosionen ägde rum på BB sida,tydligen för om bryggan som inneslöts av brinnande olja och gas samt vatten. Jag stod vid den öppna styrhyttsdörren.Rorsman och 2e styrman försvunno och jag själv slungades mot bryggans aktra teakräcke och slog upp ett sår i vänstra kinden vid ögat mot en solsegelstötta. Fartygets siren blåste vid explosionen, och spillror, tydligen från styrhytten,flög över STB-sidan. Fartyget krängde våldsamt STB över i en [illegible]. Det brann på bryggan medan jag sprang nerför STB trappa.Maskinerna stoppades sedan jag från maskintoppen varskott chiefen,som var i maskin, att vi blivit torpederade. [illegible]aktre livbåt synes ha blivit sjösatt av sin besättning omedelbart efter explosionen. STB båt, fullt bemannad,sjösattes då maskinerna stoppats. 2e styrman stannade med mig ombord. Radioantennen var nedriven varför nödsig-[illegible]er ej kunde sändas. I STB förliga båt gick med mig 2e styrman,chiefen, 2e maskinisten, maskinassisten Solaas,Ie motorman Borrild,timmerman,matros Floisand och motorman Paoletti. BB förliga båt var bortsprängd. Innan jag lämnade fartyget gjorde jag en rond runt hela fartyget för att övertyga mig om att ingen blivit kvarlämnad.All brand var släckt men allt akter om mid-skeppshuset var översköljt med olja.Kobryggorna var hela men bryggan illa åtgången. Styrhytten förstörd med spillror överallt,kompassen sönerslagen. Genomsökte Ie styrmans hytt för att finna skeppsdagboken men fann den ej. Ej heller kladden på bryggan. Tog med mig väskan med fartygets papper men förbisåg räkenskaperna och sjömansrullan, som voro uttagna för justering av hyror,enligt telegram som ingått från rederiet. Jag lämnade fartyget [illegible]ring 23.30. Fem minuter senare träffades fartyget av en ny torped med liknande explosion som den första och efter denna syntes bryggan brinna. Strax efter syntes en ubåt ett par kabellängder NW om Sveaborg.Sedan följde flera lättare explosioner ombord med rätt långa mellanrum och fartyget över-tändes från för till akter. Kl.00.15 10.4.kom ms Tosca upp mot det brinn-ande vraket och möttes av en torped från ubåten. Tosca sjönk inom 3 minuter med aktern före. Hon förde vid torpederingen ljus utan avskärmning. Våra livbåtar rodde först i sydlig riktning för att komma från den brinnande oljan på vattnet.Försök gjordes att komma runt för att hjälpa eventuella överlevande från Tosca men innan detta lyckades kom Danska ms Bornholm och erbjöd sinassistens, vilken avvisades på grund av risken för att Bornholm skulle bli nästa offer för ubåten.Kl.03030 kom 2 armerade engelska trålare som bärgade oss och senare även de överlevande från Tosca.Vid sammanräkning av besättningen saknades lättmatros Jurgens.Trålarna genomsökte farvattnet och vrakspillrorna men inget kunde iakttagas. Sveaborg brann ännu liggande på rätt köl och synbarligen i lättare läge. Torsdag em 11.4.anlände de båda fartygens besättningar med en av trålarna till Kirkwall.

K.E.Thunberg

SVEABORG 9.4.40

Maskindagboken

Tis 9.4.40 sakta fart kl.10.30 f.m. Varierande farter. FF 13.51 Båda HM stopp kl 21.30. FF 21.40. BB HM stopp 21.50. Skiftat spräng hylsa å nr 3 bränsleventil. FF 21.55. Båda HM stopp22.10 FF 22.20 BB HM stopp 22.25. Börjat skifta nr 3 bränsleventil. STB HM stopp 22.55 Torpederade. London 22.4.40

Befh

Sjöförklaring på Generalkosnulatet i London tis 23.4.40 kl.14

Sakkunniga: Befh på Ring, O.W.Granath, och i London bosatte sjökaptenen Ragnar Snöbohm.

Befh Thunberg: Position vid torpederingen 45 à50 mil NW Färöarna. (Hans skriftliga rapport upplästs) Besvarat frågor: Gick ej i konvc 4 livbåtar ombord, 3 större och en mindre. Förde vid torpederingen föreskrivna toppljus,sidolanternor och akterlanterna. Efter stöten kl 21.30 tändes även el.solar som belyste de målade svenska flaggorna midskepps på var sida samt övriga nationalitetsmärken. Orsak till stötarna obekant. Inget tvivel om att det var torpedering. Såg själv ubåten ett par kbl NW Sveaborg då jag befann mig i livbåten. -Såg ej fartyget sjunka. Jag var ombord på trålaren då denna avlossade 7 skott mot vraket för att sänka det.Då trålaren lämnade platsen vid 08-tiden flöt ännu vraket med stark STB slagsida,men någon bekräftelse på att hon sjunkit har jag inte fått. -Den saknade Jurgens fran till 21.30 stått utkik på bryggan men var vid torpederingen utkik på backen. Efter explosionen såg jag inte till honom. Vid expl, slog eld över bryggan och det kan tänkas att Jurgens hoppat överbord från backen då han såg sig avskuren från livbåtarna och den övriga besättningen. Han kan även ha kastats överbord av lufttrycket. Alla ombord hade innan fartyget kom in i farozoenen tilldelats livbälten med anmodan att alltid ha dem tillhands. Då Jurgens kl.21.30 varskotts om att ta utkik på backen hade 2e styrman sagt till honom att hämta sitt livbälte och ha det på sig. När Jurgens saknades genomsökte en av trålarna farvattnet utan resultat. Sjömansrullan och Jurgens identitetspapper gick förlorade. Maskindagboken bärgades liksom mätbrev, nat,certifikaten,originalkonossementen och lastmanifestet. - Det var 14 resp. 11 man i de 2 livbåtar som först lämnade samt 8 man i den sista i vilken även jag själv befann mig. Beträffande routen fått 2 telegram från rederiet. I det första instruerades jag att ta en mycket nordlig route norr om Färöarna samt sedan till Bergen och vidare in territorialgränsen . I telegram nr 2 lämnats kompletterande istrukti

SVEABORG 9.4.40

oner,nämligen att jag skulle hålla mig norr om 62° till en punkt long 0 2°. Ingen gång under resan prejats av något krigsfartyg.

Ie styrman Andersson: Hört de 3 stötarna mot fartyget.Befunnit sig på däck timmarna före torpederingen. Låg till kojs i sin hytt då rök, olja och vatten trängde in i hytten vid explosionen.Skyndat upp på undre bryggan och träffat befh där.Sedan sprungit bort till BB båt över vilken han skulle föra befälet. Han fann att båten redan var i sjön och befann sig c:a 50 meter från fartygssidan.Hoppat överbord iförd livbälte och blev efter 30 minuter upptagen i livbåten. Ej sett till Jurgens efter explosionen. -Själv tänt lanternorna denna kväll

2e styrman Ohlsson: Vakt från kl20. Mörkt, klart, god sikt.Befunnit sig omväxlande på bryggan och i radiohytten. Känt den första stöten som en dov duns mot fartygssidan. Vid edt andra tillfället hade det varit som om något rasslat mot botten. Den tredje stöten känts som den första men inte varit så kraftig. Stod på BB bryggvinge då torpeden exploderade. Kastats ner från bryggan av stöten,tryckvågen och vattenuppkastet och det tog en stund innan han kunde resa sig eftersom högra benet tillfälligt förlamats och han fått ndra skador. Så snart han kunde resa sig tagit sig in i radiohytten och funnit radiosändaren ur funktion eftersom radioantennen slitits av.Begivit sig akteröver och hjälpt till att lägga av fånglinan till STB båt. Sett Jurgens på bryggan en stund före explosionen men inte efter. -Fartyget mottagit ett telegram från rederiet kl 13.40,skeppstid, 9.4. per kortvåg vilket ebsvarats 20 minuter senare. Honom veterligt inte möjligt pejla in ett fartygs position via kortvågssändning. Redovisningshandlingarna till Telegrafverket rörande fartygets radiostation gått förlorade.

3e styrman Borg: Hört de 3 stötarna mot fartyget på kvällen 9.4 men inte kunnat avgöra varifrån de härlett sig. Befann sig vid explosionen i 3e maskinistens hytt.Skyndat till sin egen hytt och hämtat sina papper,sedan upp i STB aktre båt som då redan börjat firas.Han fick hoppa ner i den. Livbåten hållit sig i närheten av Sveaborg för att kunna ta upp de som var kvar ombord. Hört rop från någon som befunnit sig i vattnet men inte kunnat se någon och inte heller kunnat avgöra varifrån ropen kommit.Ej sett till Jurgens.

Chiefen Lundquist: Hört de 3 stötarna. Befann sig jämte 5 andra i maskin vid explosionen, men efter explosionen inte märkt någon skillnad på fartygets trim eller läge,som kunde tyda på att någon fara var för handen, varför han, 2e maskinisten ,maskinassistenten och en smörjare stannat kvar i maskinrummet för att avsluta pågående arbete (skiftning av Nr 3 bränsleventil). Sedan befh kallat upp dem från maskin

SVEABORG 9.4.40

begivit sig upp på båtdäck akter där endast STB förliga båt funnits kvar vilken de sjösatt. Inte sett någon ubåt efter explosionen.

Timmerman Gustavsson: Efter första stöten tillsammans med Ie styrman och båtsman pejlat förpiken och torrlastrummet vilka befunnits vara läns. Efter stöt nr 2 hade han och båtsman lyst med ficklampor över sidan för att se om olja trängt ut från någon läcka,men ingen olja kunde då upptäckas. Befann sig vid explosionen i sin hytt.Skyndat upp på båtdäc På vägen dit sett eldsflammor slå upp midskepps och olja samt träsplin or regna ner över fartyget.Hjälpt till att fira STB aktre båt som gena den tog vatten lade ut från sidan ,varför han inte kunde fira sig ner i den utan måste söka sig till STB förliga båt.Ej sett till Jurgens. Från livbåten sett en ubåt som befann sig c:a 100 meter från Sveaborgs stäv.

Lättmatros Olofsson: Några minuter före explosionen blivit avlöst som utki på backen av lättmatros Jurgens och därefter begivit sig akteröver. Var på poopdäck vid explosionen. Ett väldigt sprängmoln höjt sig över midskeppet i mörkret,genomlyst av brinnande olja. Hämtat sitt livbälte i hytten och skyndat till STB aktre båt som han medföljde. -Märkt vid avlösningen att Jurgens inte haft med sig sitt livbälte.Uppmanat Jurgens att hämta sitt livbälte vilket denne inte gjort. Jurgens varit av en mycket nervös läggning.Hans uppträdande vid vissa tillfällen kunnat betecknas som hypernervöst.Jurgens var inte simkunnig. Inte hör eller sett något av Jurgens efter explosionen.

Motorman Borrald: Höll vid explosionen på med ventilskiftning i maskinrummet. Omedelbart efter explosionen begivit sig uppför lejdaren och då sett lågor slå upp midskepps.Gått till STB aktre båt i vilken han medföljt.Hört rop från någon som låg i vattnet men inte kunna se någon och inte kunnat avgöra avgöra varifrån ropen kommit.

(Sjöförklaringsprotokollet på flygpostpapper inkom till KK först 12.7.40 i avskrift från Generalkosnulatet i London vars följebrev daterats London 24.5.40)

KK memorial 27.7.40

Fartyget torpederat av en okänd undervattensbåt.

Ex officio
Bo Bergström
Sjöteknisk konsulent.

SVEABORG 9.4.40

Crew List /egna kompletteringar.

Befh Karl Erik Thunberg,Stockholm, f-91. Befh sedan 18.2.36
Till sjöss vid 16 år, första befäl 1.9.35
Thunberg dödades på Sveajarl 9.1.43

Ie styrman Karl Axel Andersson, Bergsåker,Sundsvall, -99 (15.12.38)

2e styrman/Telegrafist: Nils Gunnar Valdemar Ohlsson, Torsås, -08 (20.5.39

3e styrman Ernst Hugo Gotthard Borg, Råsunda, -12 (9.9.39)

Chief Birger Lundquist,Göteborg, -89 (+ på HJELMAREN 20.2 43) (5.12.38)

2e maskinist Karl Sigurd Boman, Göteborg, -77

3e maskinist Nils Reinhold Petterson,Stockholm, -11 (-43 ändrat namn Wildbäck

Timmerman Johan Werner Leopold Gustavsson, Hälleviksstrand, -91 (1934)

Båtsman Arndt Emil Larsen,Drammen, 25.6.92

MatrosOdd Tveit, Kragerö,Norge, - 16

Matros Karsten Edvard Eilert Eilertsen, Hvaler,Norge,- 20

Matros Knut Floisand, Holmeknappen, Norge, -13

Matros Jens Eik, Langesund,Norge, -15

Lättmatros Folke Sigfrid Olofsson,Göteborg,-20

Lättmatros Jaakko Tormilainen, Lavia,Finland,-99

Lättmatros Arvo Evret Kivisto, Okaipiainen, Finland,-99

✝ Lättmatros Roy Bernhard Jurgens, Sanfrancisco,Calif. -14 i Australien
Påmönstrat i San Francisco 23.12.39.Hans
identitetspapper gick förlorade med Sveaborg.

Maskinassistent Harald Solaas,Kristiansand,Norge, -14

Maskinassistent Knut Svanberg, Tönsberg,Norge, -12

Svarvare Ernst Hermansen, Oslo, -09

Ie motorman Karl Valdemar Borrild, Helsingör, -08 (21.12.39)

Ie motorman Thor Einar Ek, Göteborg, -08

Motorman Karl Erik Engelbrektsson, Göteborg, -19

Motorman William Francis Farrel Emdenderry, Dublin, -09

Motorman Robert William Paoletti, Liverpool, -00

Motorman Jack Stanley Martin, San Francisco, -17 (23.12.39)

Steward Karl Fredrik Klang, Ystad, -95

Ie kock Poul E.Pedersen, Köpenhamn, -20

2e kock Einar Fredriksen,Roskilde,-06

Mässuppassare Robert Oren Datson, Oakland,Calif. -21 (22.12.39)

Hyttuppassare Victor Dick von Stein, Guayaquil,Ecuador,-91

Passagerare:

Befh hustru Malin Birgitta Thunberg, Stockholm, -08

Befh son Björn Thunberg, Sthlm, -35 (5 år)

Befh son Ulf Erik Thunberg,Sthlm ,-37 (3 år)

Chiefen Lundquist blev innebränd 20.2.43 på Hjelmaren
i Curacao (Egna noteringar) Befh dog 9.1.43 Sveajarl.

SVEABORG 9.4.40

Sveabolaget 11.3.40 i brev till UD

"Sveaborg skall intaga last i såväl Curacao som Aruba och lasten beräknas bestå av 4500 ton dieselolja från Aruba och 200 ton fueloil & 6500 ton gasoil från Curacao. Lastning beräknasäga rum i Aruba 16 ds och Curacao 17 ds. Avlastarna äro i Aruba Arend Petroleum MIJ, i Curacao N.V.Curacaoshe Petroleum Indutrie MIJ. Vi ha lämnat befh på fartyget instruktioner att genom avlastarnas försorg anskaffa Brittiske konsulns påskrift på manifestenochhoppas att Sveaborg i likhet med Sveadrott skall erhålla tillstånd att avgå diret till svensk hamn utan anlöpande av enbelsk kontrollhamn.Enligt överenskommelse hava vi velat lämna Eder ovanstående uppgifter för Edert benägna bistånd i saken."

Chiffertelegram Ud till Sv.Ministern i London 13.3.40 /22.05

Rederisvea Sveaborg lastar 4500 dieselolja den 16 och 6500 ton gasoil curacao 17 mars avlastare respektive arena petroleum mij och N.V.curacaoshe petroleum industrie mij stop mottagare svenska shell utverka direkt passage sverige samma förutsättningar som edert chiffertelegram 159 = Ministry Foreign Affairs

Telegram till RedSvea 22.3.40 avsänt Curacao 21.3. kl22

"Sailed twentyfirst pm loaded diesel 4579,78 gasoil 6684,549 fuel 1978,202 metrictons 1500 drums lubricating oil nett 290.450 metric tons consular visa on all cargo please tentatively arrange coastpilot from Aalesund =Thunberg (detta finns på SKN EIII vol 67)

((Efter avgången från Curacao och fram till 9.4.40 anlöpte Sveaborg inte någon hamn och rederiet fick inga yttreligare telegram från befh Thunberg))

LASTEN

4579,78 ton eldningsolja (Diesel oil)
6684,549 ton motorbrännolja (Gas oil) } 13033,41 ton oljor
1978,202 ton Tyngre eldningsolja (Fuel oil)
samt 307,5 ton smörjolja på 1500 fat (Lubricating oil) Netto 290,450 ton
Total last: 13340,91 ton oljor.
Lastmottagare Svenska Shell som försäkrat lasten i Fylgia för 1.365.000:-

SKN utbetelat till Shell 21.5.40 1.351.239:04 = det belopp som Shell krävt av SKN i sin räkning 9.5.40.

SKN EVII 67 Även Tosca hade svensk last ombord

Tosca ,som sänkte kort efter Sveaborg, hade följande last ombord försäkrad i SKN:

Vänd

SVEABORG 9..440

Last på Tosca: forts

3579 säckar bomullsfrökakor	855 ton	Foderintressemternas Förening i Sthlm
500 säckar bruna bönor	25 ton	Hakon Svensson AB,Västrås
4445 st. blytackor	203.160 kg	Ackumulatorfabriken Tudor Sthlm, från American Metal i Newyork.
23 ton wolframmalm från Bolivia		AB Ferrolegeringar, Sthlm

Denna lst kostat SKN 367.936:17

UD HP80c 3514

Telegram:

London till UD 11.4.40 kl.16.36

"137 MT Sveaborg sunk north of scotland stop 34 crew landed wire instructions repatriation = Sw.Consulate General

Dito 12.4

" 138 our 137 Sveaborg master informs torpedoed without warning 10th april stop submarine seen by crew stop 34 rescued stop australian seaman jorgens drowned = Sw. con. general

Dito 13.4

" 140 your 58 Sveaborg all rescued good health stop as viceconsul kirkwall states impossible to remain there stop have asked to send swedes danes finns norwegians to London where maritime inquiry to be held = Sw. consulate general

SKN EIII 171 Telegram ~~xxxxxx~~ Gen.konsulatet,London 13.4.40 till UD

" 140 your 50 sveaborg all rescued except australian seaman stop viceconsul Kirkwall states impossible to remain there have asked send swedes finns danes London where maritime inqüiry to be held

Dito 18.4.40

"144 Sveaborg captain family part crew expected London tonight"

((Egna noteringar: 31.5.40 var befh och Ie styrman bisittare på Londonkonsulatet vid Erik Frisells sjöförklaring))

Telegram London till UD 25.4.40

" 149 Sveaborg Maritime enquiry held yesterday established ship torpedoed without warning by submarine seen by master several crew members after abandoning ship = Sw.Consulate General

---

SKN EIII 171 Effekter

SKN i brev 25.9.40 tillbakavisat chiefens krav på 350 för skrivmaskin.
"I regel torde det böra anses åligga rederiet att, i den mån det är nödvändigt,hålla befäl med skrivmaskiner. Emellertid har det före-

SVEABORG 9.4.40

kommit att vi medgivit ersättning för dylika maskiner till kapten,Ie styrman och övermaskinist. I ifrågavarande fall har med hänsyn till fartygets storlek så varit fallet. Vi nödgas därför avvisa Edert krav på ersättning för Eder skrivmaskin och teckna högaktningsfullt

Befh förlorat bl.a en revolver Colt kaliber 38 med 100 patroner 90:-
En Olympia Elite reseskrivmaskin 200:- Sextant 700:_
Koffertar och resväskor i svinläder 240:- Räknemaskin
Ie styrman: Radio 170:-. handmålad tavla 15:-, kassaskrin med 160:- i kontanter, sextant 125,skrivmaskin 175 mm
2e styrman radio 170, cigarettetui i silver 35, sextant 150, bordsur mm
3e styrman en blå, 2 vita uniformer ,2 kakhiuniformer,solhjälm, badrock. bordslampa, bordsur,el värmeapparat,väggbonader mm
Chiefen smoking 250, vit smoking, 3 kostymer, 3 smokingskjortor,12 silkesskjortor, vita skor, badrock, kimono, skrivmaskin, dörr- och fönsterdraperier, väggbonader, radio 450:- tre glasskivor 50:-, el.kaffekokare 17:-, ritbestick och facklitteratur mm mm
2e maskinisten hade även han en skrivmaskin för 310:-
Nästan alla ombord hade radio, tavlor i hytten etc samt souvenirer.
Lättmatros Tommilainen förlorat 300 fotografier 200:-
Ie kocken silkessjal 4.20, radioapparat 33:60, kinesiskt skrin 4:20 bordslampa 6:30, 500 cigaretter 14:70
Ie motorman Borrild: silverlampa 12:60, vigselring 21:-, silkeskimono 42:-
Hyttuppassare von Stein begärde 2654:40, fick, på befh tillstyrkan,337:50
Von Stein bl.a satt upp: 3 kostymer 395:-, 64 skjortor 294:- 12 pyjamas 50:40, 36 par silesstrumpor 63:-, 2 filthattar 21:- 2 Panamahattar 31:50, pälsjacka 63:-, 48 näsdukar 37:80, två resväskor 67:20, 3 läderrockar 126:-, 2 gänsare 25:20, 36 par underkläder 63:-, sommar-och vinterrockar 210:-, 12 slipsar 33:6 3 st souvenirer i guld 252:-, 2 st guldpennor 30:-, kamera 252:- Guldur med guldkedja 84:-, klocka 10:50, guldbågade glasögon 21 2 guldringar 126:-, cigarettetui i silver 63:-, 4 par arbetsbyx 31:50, läderhandskar 21:-, toalettbox 25:20, sjösäck 10:50, Lakan,kuddar,filtar 19:30, 3 par skor 25:20
Förteckningen skriven i London 25.4.40 på svenska
Befh i bläck:" Granskad, men omöjligt att verifiera uppgivna förluster och värden. En maximiersättning av kr 337:50 tillstyrkes ."

SVEABORG 9.4.40

TOSCAS öde 9.4.40

Motorfartyge Tosca av Haugesund som sänktes då hon kom till Sveaborgs undsättning var på 5128 brton, byggt 1920, på resa Cristobal,Peru till Eitrem,Hardanger med last för Norge, Sverige och danmark.
1800 ton zinkkoncentrat, 900 ton blytackor, 3300 ton oljekakor och 950 ton bönor och råg . Efter att 9.4.ha legat med stoppad maskin inom synhåll från Sveaborg i väntan på order i anledning av det tyska anfallet på Norge, satte Tosca kl14.30 kurs västerut för att gå in till Kirkwall eller annan engelsk hamn. Omkring kl.22.50 obs eldskenet då Sveaborg torpederades 10 nautiska mil föröver . Med livbåtena på samlades frivakten vid livbåtrna som var klargjorda. Ett svagt blinkande ljus obs flera gånger på BB bog då Tosca kom närmare men inga livbåtar kunde siktas. Sveaborg var ett eldhav. Kl.01.15 (10.4) exploderade en torped tvärs aktermasten BB och på 3 minuter sjönk Tosca med aktern före. STB båt hann komma klar, men BB båt kom under solsegeltaket på båtdäck och slog runt varvid alla kom i vattnet. En del höll sig fast vid båtkölen, andra på vrakgods, men innan STB båt tagit upp de nödställda hade 2 man försvunnit,kocken Hjalmar Nygaard och lättmatros Halvar Bakken. Motorlivbåten drev vattenfylld men kunde länsas så att inte STB båt blev så överlastad.Svag dyning från väst. Kl.11 togs alla^{30} upp av en armerad trålare och landsattes i Kirkwall kl15 den 11.4 samtidigt som Sveaborgs folk. Tosca låg nästan på sidan då hon sjönk 45 naut mil NW färöarna knappt 3 minuter efter torpedträffen. Före torpederingen iakttogs den mörka skuggan av en ubåt i ytläge som kretsade runt den brinnande Sveaborg

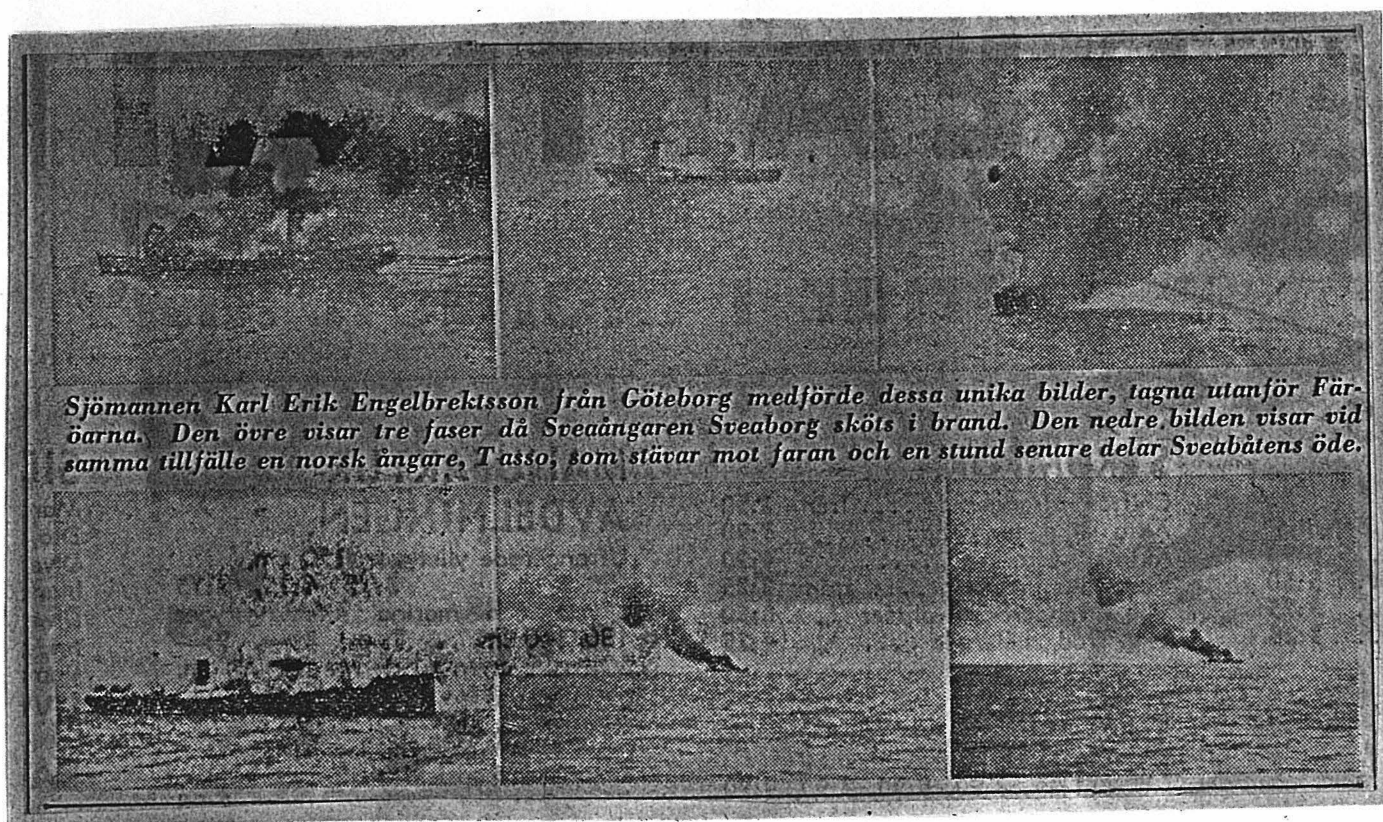
Sänkta av U-37,Werner Hartmann

U-37 ,Werner Hartmann, som sänkt Vistula 8.10.39, sänkte Sveaborg och Tosca i plankvadrat AE 9273, lat.N.62 52'-long W 07 34'. Sveaborg angives av Rohwer som torpederad 10.4.kl 01.36 och Tosca kl.03.52, att ställa emot Sveaborgs klockslag 22.50 den 9.4 och Toscas kl.01.15 den 10.4 - Den 12.4 sänkte U-37 engelska ss Stancliffe på 4511 brtom på resa Narvik-Middlesbrough med 7200 ton järnmalm 45 miles NO Unst.
17 man i en båt nåddeland efter 4 dygn. Befh och 21 man försvunno.
Med ny befh, Victor Oehrn, sänkte U-37 den 19.5.40 Erik Frisell på lat N 57 25' W 09 15'. (Se Erik Frisell)
I Karl Almans "Ritter der sieben Meere" (Rastatt 1963) ,en förhärligande bok om tyska ubåtsbefh, nämns inte Sveaborg,Tosca och Stancliffe vid namn. Det heter bara att "am 9 april 1940 begann für U-37 -Freie Jagd!" Drei Dampfer fielen den torpedos zum opfer.Zusammen hatten diese dampfer 18715 bruttoregistertonnen."

SVEABORG 9.4.40

Den brinnande oljan efter första explosionen slocknade av sig själv, eftersom tunga oljor av denna typ har låg flampunkt, men allt var nersölat av olja ombord. Efter torped nr 2 kl.23 35 övertändes dock vraket och var på morgonen 10.4 helt utbränt. De 7 skott trålaren sköt mot akterskeppet för att sänka vraket träffade i och över vattenlinjen STB under skorstenen och rök vällde ut ur hålen från maskinrummet. Då vraket försvann ur sikte från trålaren hade det stark slagsida.

Den 10.7.40 kom Sveaborgs folk till Göteborg med marinens Patricia som hade 116 passagerare från England ombord, nästa alla sjöfolk. Kapten Thunberg övertog senare M/T Saturnus som 8.2.42 i Nordatlanten räddade 12 överlevande från brittiska ms Athelcrown. I lejdbåtskatastrofen 9.1.43 okom Thunberg som beh på Sveajarl.



Sjömannen Karl Erik Engelbrektsson från Göteborg medförde dessa unika bilder, tagna utanför Färöarna. Den övre visar tre faser då Sveaångaren Sveaborg sköts i brand. Den nedre bilden visar vid samma tillfälle en norsk ångare, Tasso, som stävar mot faran och en stund senare delar Sveabåtens öde.

Klipp ur en Stockholmstidning från dagarna 25-26.8.40 när 125 sjömän från krigsförlista fartyg kom till Stockholm från Petsamo ,dit de anlänt med ss Göteborg från Lerwick.Fotona har tagits av motorman Karl Erik Engelbrektsson,Gtbg, f-19

HISTORIK

Motortankfartyg på 9209 brton byggt 1930 vid Blohm & Voss i Hamburg av stål.L.146.4 B.19,6 Tillhörigt Stockholms RedAB Svea (Emanuel Högberg) i Stockholm. Byggt i Hamburg men skrovet efter sjösättningen bogserats till Götaverken, där maskineriet sattes in och all inredning och utrust-

ning utfördes. Levererat 7.2.31 från Götaverken som Sveabolagets första motortankfartyg och rederiets hundrade fartyg sedan starten. 2 st. 6-cyl Götaverken motorer på tillsammans 4500 ihkr vid 125 varv/minuten. Provtursfart 12 knop, fart på full last 11,5 knop .Fartyget låg upplagt i Göteborg till i maj 1931 då hon insattes i timecharter för ett Japanskt bolag Californien-Japan. Hon gick på denna trad till hösten 1939 och hade flera gånger känningar med Japansk-Kinesiska kriget.

GG 144 DAGNY 9.4.40

DAGNY OCH INEZ OFFER MED MAN OCH ALLT FÖR NYA MINFÄLT NW HANSTHOLM.

Sammanfattning (Eget)

Dagny och Inez föll den ödesdigra tisdagen 9.4.40 -första dygnet för tyska Operation Weserübung- ockupationen av Norge och Danmark- offer för nyutlagda tyska mineringar NW Hanstholm för vilka radiovarning utsändes först på e.m. samma dag.Från Suecia av Hönö,skeppare Hans Petter Alexius Larsson, hördes tidigt på morgonen en fruktansvärd explosion på ett par distansminuters avstånd i den riktning där Dagny sist iakttagits,c:a 40"NW Hanstholm Eldsflamman och uppkastet sågs av flera av de 6 männen på Suecia som gick mot explosionsplatsen.Spillror,olja och segeltrasor flöt omkring på ett stort område och Suecia vågade sig inte näda fram. 6 kamrater från Hönö hade förintats.Suecia avbröt fisket och satte kurs österut. -Inez av Öckerö mötte samma öde kort före kl 06 c:a 50′WtN Hanstholm.Cyrene av Hönö påträffade kl 06.15 Inez splittrade bog med nummerbrädan flytande bland rester av spant,bordläggning och däck i en stor oljefläck tillsammans med en halv mast,delar av kojer och skansinkädnad,luckor,madrasser ,kläder o.a. Kläderna var ännu inte genomdränkta av vatten varför sprängningen måste ha inträffat omedelbart innan Cyrene fann vrakgodset. I gryningen observerades en mängd drivminor runt om,Cyrene fick själv en nyutlagd mina i trålen som måste kapas,varefter Cyrene satte kurs hemåt. Själv överlevde Cyrene kriget men endast med 6 veckor. Den 20.6.45 flög hon i luften med man ochallt 28′syd Rybingens fyr utanför Mandal

---

Crew List

- †Skeppare/Huvudredare Martin Julius Johannesson,Öckerö,10.9.83,gift,2 barn.
- †Fiskare Charles Andrén Johannesson,Öckerö,5.8.90,bror t.Martin,gift,6 barn
- †Fiskare Knut Arndt Waldemar Johansson,Öckerö, 13.3.20, son t.Charles.
- †Fiskare Axel Johansson, Öckerö, 18.7.84
- †Fiskare John Folke Johansson, Öckerö, 24.11.14, son till Axel.
- †Fiskare Carl Amandus Larsson, Öckerö, 13.5.04

Sjöförklaring i Göteborg 1.7.40 kl 12

Hölls på anmodan av KK sjötekniske konsulent -"icke avhörts sedan omkring 8.4.40." Advokat Ivar Glimstedt representerat änkan Johannesson .

Advokat Glimstedt anförde: Dagny avgått från Hönö tors 4.4.40 för trålfisk NW Hanstholmen. Dagny anlöpte fre 5.4 Mandal,avgick därifråm på morgonen lör 6.4 och började samma e.m fisket på fiskeplatsen där hon sågs av de ombv på GG 925 Beltana av Hönö och GG 277 Ransy av Fotö.

F.d. Skepparen Oscar Åvall,Hönö-Klova: Dagny nybyggd 1930 vid Petter Pettersons varv på Hälsö. I mars 39 förlorade hon rodret vid haveri och slip togs på Berg & Åvalls varv på Hälsö där Åvall besiktigat henne 18.3.39. Åvall sett Dagny så gott som varje gång hon legat i hamn,senast den 3.4 eller dagen innan hon gick ut på sin sista resa. Dagny var i fullgott

GG 144 DAGNY 9.4.40

skick,krigsriskförsäkrad för 30.000 kr. Åvall SKN:s ombud på Hönö.

Fiskare Hans Petter Larsson, 56 år, befh på GG 224 Suecia: Suecia gått ut tors 4.4.40 ungefär samtidigt som Dagny och då gått direkt till fiskeplatsen. Mån 8.4 hade Larsson från Suecia sett Dagny ligga så nära att ljussignaler växlats mellan dem. Tidigt på tis.morgonen 9.4 sett Dagnys lanternor i närheten och därvid tydligt iakttagit beteckningen GG 144 antingen på seglet eller på bogen.Det var då drivande bankar med tjocka, ingen sjögång och lugnt. Båtarna var knappt ur sikt för varandra. Vid 09-tiden hört ett dovt ljud, möjligen en minexplosion.((UPPGIFTERNA vid sjöförklaring går stick i stäv mot vad tidningarna repporterade att Suecia bevittnat,se sid 1)) Sedan man på Suecia vid radionyheterna kl 12.30 samma dag fått höra att minor under natten utlagts i de xax farvatten där man befunnit sig ,lämnade Suecia genast platsen och begav sig hemåt. Eftersom Dagny därefter inte avhörts var Larsson övertygad om att Dagny minsprängts.

Fiskare Albin Larsson, 50 år, delägare i Suecia: Jämväl sett GG 144 på Dagnys bog tidigt på morgonen 9.4 då det ännu varit så mörkt att Dagny haft lanternorna tända.Vid 09-tiden, då han var under däck, hört en kraftig smäll och skyndat upp på däck i tro att trålen fastnat i något. Då han funnit att så ej varit fallet hade han antagit att en ångare som tidigare synts i närheten hade blivit torpederad.Denna ångare hade han dock sett oskadad något senare. Eftersom Dagny inte återvänt hem måste hon ha minsprängts ,sannolikt kl 09 den 9.4.Tiden före 9.4 hade i dessa vatten något minfält veterligen inte varit utlagt.

De fiskare som rest in till Göteborg från Hönö för sjöförklaringen tillerkändes envar av dem 8 kronor i dagtraktamente och 2:50 i reseersättning eller tillhopa 10:50 att utgå av allmänna medel och stanna å Statsverket.

KK memorial 30.7.40

Orsak: Ett av tyska flottenheter utlagt minfält vilket ej meddelats över Sveriges Rundradio förrän på middagen den 9.4. Dagny har av allt att döma sprängts i luften vid 09-tiden den 9.4 och gått till botten med man och allt.

Assurans SKN vol 171

SKN 31.8.40 utbetalat 30.000:- till anhöriga efter Dagnys ägare genom advokat Glimstedt.

Förlorade 6 anhöriga "Dom hade inget val"

I boken "Dom hade inget val" ,utgiven 1985 av Bohusläns museum, omtalas att Astrid Johansson på Hönö förlorade praktisk taget hela sin manliga släkt med Dagny,nämligenmaken,sin far,sin bror,en kusin och 2 farbröder.

GG 144 DAGNY 9.4.40

En farbroder var efter detta hennes ende manlige släkting i livet. Astrid Johansson hoppades i 6 veckor innan hon förstod att det var sant.Inga vrakgodsfynd gjordes efter Dagny.

UD H-1314 "Hjälp åt fartyg,Danmark".

U.D P.M. 22.4.1940

Riksdagsman Hansson,Hönö, haridag meddelat att fiskebåten GG 144 Dagny av Hönö gick ut den 5.4 på trålfiske till Hanstholmen och befaras ha kommit in i det tyska minbältet. Samma dag minorna utlades skildes Dagny från en annan båt som gick hem från närheten av tyska minbältet.Em Öckeröbåt Inez har vid samma tid gått på en mina därstädes.

UD gjort förfrågningar

UD telegraferade 22.4 till beskickningen i Köpenhamn och bad dem efterforska Dagny.Samma begäran sändes i brev 23.4 till Oslobeskickningen. Beskickningen i Köpenhamn rapporterade i brev till UD 30.4 att vicekonsulaten i Nykjöbing och Skagen förhört sig på telefon hos hamnkaptener, livräddningsgstationer,uppsyningsmän, lotsar m fl men att Dagny inte vari i Skagen sedan den 15.3.Ingen sett eller hört något av Dagny. Detta meddeade UD 6.5 till Västkustfiskarnas Centralförbund.
Beskickningen i Oslo 4.6 rapporterat att Dagny ej synts till i norska hamnar och vatten.

(Se även Inez 9.4.40)

Eget

Historik

Motorfiskebåt, galeasriggad, på 47 brton byggd 1930 på Hälsö av ek/furu. L.16,7 B. 5,8 Huvudredare Martin Julius Johannesson på Hönö som omkom med hela sin besättning. 75 hkr motor.

GG 177 INEZ 9.4.40

DAGNY OCH INEZ BORTA MED MAN OCH ALLT I NYUTLAGDT MINFÄLT NW HANSTHOLM

Sammanfattning

Inez mötte samma öde som Dagny vid en minsprängning strax före kl 06 tid 9.4.40 c:a 50′WtN Hanstholm sedan hon kommit in i de nyutlagda tyska mineringarna i samband med Operation Weserübung mot Norge.Cyrene av Hönö påträffade kl 06.15 Inez splittrade bog med nummerbrädan flytande bland däcksplankor,rester av bordläggning och spant,luckor, skanspanel,madrasser och en halv mast i en stor oljefläck. Kläderna var ännu inte genomdrän av vatten varför Inez måste ha sprängts strax innan. I gryningen observerades en mängd drivminor runt om och Cyrene måste kapa sin trål, värd 4000 kronor, efter att ha fått en mina i den. Cyrene satte kurs hemåt.Cyrene överlevde kriget men endast med 6 veckor. Den 20.6.45 flög hon i luften med man och allt 28′syd Ryvingens fyr utanför Mandal.

Crewlist

✝ Skeppare Charles Bernhard Jansson,Öckerö Nordgård,17.1.92, gift.
✝ Fiskare Yngve Ossian Alexius Jansson, -"- , 22.11.22,som t. Charles
✝ Fiskare John Henry Alexius Karlsson, -"- , 25.8.03,gift, 1 barn
✝ Fiskare Folke Alexander Karlsson, -"- , 6.4.05, -"- -"-
✝ Fiskare Bror Torsten Karlsson, -"- , 24.11.06 -"- -"-

Bror, Folke och John Karlsson var systersöner till skepparen.

✝ Fiskare Sigvard James Kalixtus Korneliusson, Öckerö Nordgård,17.10.88,gif

Alla sex var delägare i partrederiet.

Sjöförhör i Göteborg 1.7.40

Advokat Ivar Glimstedt representerat Berhard Jansson hustru Andrietta och döttrarna Berit och Gerd.

Glimstedt uppgav att Inez gått utpå trålfiske i Nordsjön tors 4.4.40. Sjöförhöret anordnats på begäran av KK sjötekniske konsulent 6.6.40 i anledning av Inez försvinnande.

Lars Emanuelsson,hamnkapten på Öckerö sedan 1936,f-74: Inez var i fullgott skick.Skötts synnerligen väl. Sett Inez sista gången 2.4 och då iakttagit att minst 2 trålar medförts ombord. Emanuelsson även SKN:s ombud på Öckerö. Inez krigsförsäkrad för 36000:- samt effekter för 2000:- Emanuelssons broder,Arthur Thorgersson,skeppare på Ethel, berättat för E. att han på kvällen 8.4 talat med besättningen på Inez som då låg NW Hanstholmen på en plats där djupet skulle varit 40-50 famnar.

Elis Karlsson,48 år, skeppare på Cyrene & Bertil Eliasson, 41 år,fiskare på Cyrene: Samstämmande berättat att mån morgon 8.4 hade de med Cyrene gått ut på fiske vid Hirtshals. Hela följande natt hade rått tjocka men lugnt väder utan sjöhävning.Vid 08-tiden 9.4 hade de,40-50 naut-

GG 177 INEZ 9.4.40

iska mil NW Hanstholmen påträffat en bit av bordläggningen på en ekbyggd fiskebåt flytande i vattnet. De började söka efter vrakdelar och fann då en nummerbräda med beteckningen "GG 177" ,en mast som sprängts i tre delar en svårt skadad livbåt, 4 madrasser och 3 fisklådor samt mängder av trä-splitter. De tog tillvara nummerbrädan som nu förvaras hos Elis Karlsson. Allt talade för att Inez minsprängts.10 minuter innan vrakresterna påträff-ades fick Cyrene en mina i trålen.De hade fiskat på denna plats i flera veckor och inget meddelande lämnats om att minor utlagts i dessa farvatten. Först senare på f.m 9.4 hade en annan fiskebåt anropat och berättat att de i radio hört om det tyska anfallet mot Norge och att minor under natten ut-lagts på platsen.Sedan trålen inhivats gick Cyrene till hemorten.

KK memorial 21.7.40

Orsak: Det avtyska flottenheterunder natten utlagda minbältet.

Ex officio
Bo Bergström

"Öckeröbåt minsprängd. Hela besättningen borta, sex man."

GHT skrev 10.4.40: " Fiskebåten GG 177 Inez av Öckerö har minsprängts norr om Hanstholmen varvid den till 6 man uppgående besättningen synes ha gått förlorad. Meddelandet om olyckan har erhållits genom GG 170 Cyrene som i natt återvänt från fiskeplatsen norr om Hanstholmen.Skeppare Elis Karlsson på Cyrene omtalade att man på tisdagsmorgonen 9.4 på vattnet norr om Hanstholmen funnit rester av Inez. Nummerbrädan med både distriktsbeteck-ning och nummer har därvid tillvara tagits. I övrigt utgjordes resterna av Inez endast av flisor,delar av skansen, bolstrar o.dyl och det fram-gick tydligt av dessa att Inez minsprängts. Några spår av besättningen syntes ej. När olyckan inträffade låg Inez och andra svenska fiskebåtar på trålfiske N. Hanstholmen men något ögonvittnet till katastrofen synes dock ej finnas. Skeppar på Inez var Bernhard Jansson på Öckerö som även hade sin son Yngve med ombord. Tre av hans brorsöner ingick även i be-sättningen,torsten,Henryoch Folke Jansson. Den sjätte ombord var James Corneliusson, alla från Öckerö. De tre bröderna Jansson förlorade sin far vid en olycka norr om Smögen 1907. Sedan deras moder avled för ett par år sedan återstår endast av familjen en broder,Herbert Jansson,32 år. De tre förolyckade bröderna var alla gifta. Henry som var 37 år efterlämnar hustru ochett barn.Folke,som var 35 år, sörjes närmast av maka och 2 barn och Torsten,som var några och 30, efterlämnar hustru. Bernhard Jansson var i 50-årsåldern och hans son Yngve omkring 18. Av denna familj återstår nu hustrun och 2 döttrar. Fiskare James Corneliusson,51 år, var bror till om-budsman Sam Corneliusson och efterlämnar hustru,två döttrar och en 15-årig son. Inez var en båt av den stora moderna typen med 120 hkr Bolindermotor.

GG 177 INEZ 9.4.40

Krigsförsäkringen lär komma att få stå för förlusten. I övrigt ha hemvändande fiskare hemska upplevelser att berätta. Cyrene som fann Inez nummerbräda var sålunda själv inne i ett minfält och båtens trålsvep skar av flera förankrade minor vilka flöto upp i närheten av båten.Fiskare som i dag återvänt till Göteborgs fiskehamn har sett ett stort antal lösslitna minor som de måst passera emellan. Det blir nu tillfälligt stopp i fisket. En del fiskebåtar befinna sig ute på Nordsjön och lär få svårt att komma igenom minspärren .Enligt uppgift har en del sökt sig till norska hamnar. Västkustfiskarnas Centralfröbund har per radio varnet fiskarna för att gå ut i Skagerack och Kattegatt.Inez lär ha varit inne i Mandal på söndagen. Sista förbindelsen med övriga fiskebåtar hade Inez med Suecia på måndagen 8.4. Fiskebåten Cyrene är från Hönö Röd."

Cyrene nära att bli minsprängd

(GP skrev 11.4.40) I stort sett samma som tidigare citerats ur GHT med följande ytterligare uppgifter: På Cyrene hade man haft ute ett trålsvep och skulle kasta utpå nytt då man i vattnet fick se en madrass,en bräda med numret GG 177,stycken av däck,bordläggning och en mast flyta omkring. Man stannade kvar en stund för att söka efter ytterligare vrakspillror - att hoppas på att kunna rädda någon överlevade ansåg man lönlöst - och sedan man tagit upp en del gods som kunde utgöra bevis för att det verkligen var Inez som gått under,vände man hemåt. Redan en timme tidigare hade man på Cyrene gjort ett obehagligt fynd som gav visshet om att minor utlagts i dessa vatten.Radiovarningen till fiskebåtar kom först på e.m. Vid 05-tiden på tis. 9.4 skulle Cyrenes folk dra upp trålsvepet och det visade sig då att man i trålen fått upp en gråsvart mina i vilken trållina hakat upp sig. Minan kom uppdykande till bordläggningen och rullade utmed fartygets botten innan man släppte av linan så att den lossnade. Skeppare Carlsson betraktardet som ett under att inte en katastrof drabbade också Cyrene. Minan var nymålad och måste ha varit nyutlagd. Kl 04 ons 10.4 var Cyrene lycklig och väl tillbaka på Öckerö.Familjesorg råder bland fiskarna på ön.

"Dom hade inget val" (Lysekil 1985)

Folke Karlssons änka, Stina, berättar

Av någon anledning blev jag väldigt orolig den här måndagskvällen. Jag visste att som alltid ankrade de upp nattetid men oron ville inte släppa. Två dagar senare fick jag veta att spillror hittats,men trots det klamrade jagmig fast vid hoppet att kanske någon räddats.Ombudman Sam Corneliusson i VCF gjorde genom myndigheterna efterforskningar i Danmark men utan resultat. Vi hade varit gifta i 5 år och nu stod jag där ensam med 2 pojkar, 2 och 4 år gamla.Mina svägerskor,gifta med Henry och Torsten,väntade barn

GG 177 Inez 9.4.40

som föddes några månader efter förlisningen. Det blev svårt ekonomiskt. Av Olycksfallsförsäkringen fick jag ut 87:50 i månaden för mig själv och pojkarna. Folkes livförsäkring höll de på att lura mig på. Genom att han rycktes bort på detta sätt och utanför svenskt territorialvatten ansåg de på försäkringsbolaget att de inte var skyldiga att betala ut försäkringen. Hur kunde de komma på något sådant? Genom att Västkustfiskarnas Centralförbund arbetade med saken fickjagut pengarna efter 1½ år.
(Foto av GG 177 Inez i boken,även av Dagny)

Änkorna fick livräntor juli 1940 Egna noteringar

De 6 fiskarna på Inez hade tecknat s.k fiskareförsäkring och Riksförsäkringsanstalten tillrekände i juli 40 de fem änkorna årliga livräntor på 450 kr samt 180:- till begravningshjälp medan de minderåriga barnen fick en årlig livränta på 300:-, kr. Beloppen var 50% högre än normalt eftersom Inez krigsförlist.

Historik

Motorfiskebåt på 48 brton byggd 1931 på Hälsö av ek/furu. 100 hkr Bolinder-Munktellmotor. L.17,5 B.6 Huvudredare John Henry Alexius Karlsson på Öckerö.

(Se även Dagny 9.4.40)

SVENSKA FARTYG UNDER NORGEKRIGET 1940 9.4.40

UD & KONSUL AMELN I BERGEN

21 svenska fartyg i Bergen den 9.4.40

Beskickningen i Oslo rapporterade 10.5.40 till UD att följande 19 fartyg låg i Bergen: Gunny, Northumbria, Gallia, Dahlia, Canadia, Björkö, Indus, Eros, Vega, Fagervik, Torsa, Maria Gorthon, Lygia, Brita, Bernicia, Graculus och Rosenholm samt i Grimstadspollen Theodor och Värmdö.

UD telefonsamtal 21.5.40 med konsulatet i Bergen.

Ada Gorthon & Maria Gorthon avgått till Hamburg 11.5
Björkö, Värmdö och Graculus den 15,16 & 17.5 avgått via Stavanger till svenska hamnar.
Theodor, Canadia och Bernicia kvar i Bergen.
Dahlia, Gallia, Indus, Eros, Lygia och Brita alla konfiskerade.

Ambassadör Johan Beck-Friis, Oslo till utrikesrådet Westrup 22.5.40

STRÄNGT FÖTROLIGT- brev. "Broder! Konsul Haakon Ameln i Bergen har ju län varit ett beskickningens sorgebarn. Han återkom för några dagar sedan till Oslo från Bergen, där han vistats alltsedan krigets utbrott, och tyvärr voro hans nerver i sådant skick att jag omedelbart skulle hemställt om att få avskeda honom, därest man utansvårighet hade kunnat få en efter efterträda Då detta emellertid är praktiskt taget omöjligt under nuvarande förhålland ämnarjag låta udda vara jämt. Hans uppförande har alltid lämnat mycket övrigt att önska, men översteg nu alla gränser. Som hela hans nervsystem tycktes laddat till explosionsgränsen, var det även lönlöst att över huvudtaget inlåta sig på en saklig diskussion. Han gjorde många hätska utfall mot Sverige i allmänhet och särskilt kungliga Utrikesdepartementet. Han har begärt att få sig tillsänt kr 30.000 från UD (Setterwall har just telefonerat att han kommer att erhålla dessa pengar)och hotade att om han ej finge det belopp skulle han lägga beslag på en del av det skuldförråd som Sveriges Riksbank har deponerat i Norges Bank i Bergen. Han ansåg att nöden har ingen lag och att krig upphävde alla reglementen etc Intet motsatt argument mottogs. För undvikande av att han ställde till med något spektakel härvidlag undrar jag om det ej vore försiktigast att Riksbanken anmodade Norges Bank att under inga omständigheter utlämna något guld till Ameln. Han förklarad vidare att han nödgats utvidga kontorslokalerna samt anlita sin broder som jurist jämte dennes biträden, vilket allt Svenska Staten vore skyldig betala. Mitt påpekande att han vore tvungen begära bemyndigande till dylika utgifter avvisades med argument liknande ovan nämnda. Han ville ej ens gå med på nödvändigheten att fixera hyran eller advokatarvodet under påstående att dylikt ej lät sig göra i Norge. Han förklarade att vi ej arbeade på UD utan åto lunch mellan 1 och 3 och så vidare! Som motsats därtill uppsatte han sig själv som dagligen arbetade 9-5 eller till och med till 6

eftermiddagen, så hans hustru måste säga att så kunde det inte gå i fortsättningen.Denna hans arbetsprestation är onekligen anmärkningsvärd ur norsk, om ej ur svensk synpunkt, då norrmännen, som bekant, endast i yttersta nödfall arbeta efter kl 3 e.m. - Jag har velat varsko om vederbörandes åsikter, då jag fruktar att han möjligen kan ställa till med något spektakel.Jag måste samtidigt konstatera att han är fullkomligt oemottaglig för alla sakliga argument,varför en officiell tillrättavisning ej skulle hava någon effekt. Jag tillställer Setterwall ett genomslag av detta brev.

Din tillgivne
Johan Beck-Friis

Eldare klagar i AB på kaptener och konsul i Bergen

I en artikel i Aftonbladet 27.5.40 framförde en från Bergen hemkommen eldare ,som varit 5 veckor på en Hälsingborgsbåt där, klagomål på de svenska fartygens befälhavare som utsatt besättningarna för livsfara genom att tvinga dem vara kvar ombord under flyganfall och sysselsatt dem med rostknackning,målning och annat underhållsarbete fast bombanfall kunde väntas när som helst. "Befälet svarade oss att polisen i Bergen och ockupationsmyndigheterna givit order om saken. Ja ,så måste vi vara kvar ombord iallafall och arbeta medan bomberna regnade ner kring fartygen. 2e styrman på en båt träffades av bombsplitter ((Det var 3e styrman Jacobsen på Eros som fick ett splitter i ena vaden den 9.5))och en kvinna på en svensk båt fick ganska svåra skador i bröstet. Man betonade också att de av oss som inte inställde sig ombord heller inte fick någon betalning. De Tyska myndigheterna förklarade för oss att de helst såg att vi höll oss borta från fartygen,men kaptenerna hävdade trots det att tyskarna förbjudit oss att avmönstra. Vid ett samtal senare förklarade tyske kommendanten att han aldrig talat med de svenska båtarnas befälhavare. Vilda rykten cirkulerade i Bergende första dagarna. Då vi vände oss till den svenske konsuln på platsen för att höra vilka möjligheter det funnes till hemresa,frågade denne oss ironiskt:"Vad skall ni hemma i Sverige att göra? Sverige är med i kriget! Göteborg är bombarderat och ödelagt.Åland besatt av Tyska trupper!" Och i den stilen surrade ryktena i Bergen, Vi visste inte vad vi skulle tro. Vi låg kvar i Bergen till närmare mitten av maj.Sedan gick vi upp till svenske konsuln och begärde att få pengar. Vi var 5-6 man som mönstrat av vårt fartyg och vi begärde lite matpengar till resan hem. Vårt tillgodohavande hos fartyget hade vi inte fått ut varför vi begärde 30 kronor var. Vi fick pengarna först efter trätor och väsen. Konsulns uppträdande mot oss var mycket utmanande. Vi undrade verkligen om vårt land är betjänt av sådan representation i en av de stora hamnstäderna.Efter mycket om och men fick vi äntligen resa över Haugesund till Kristiansand och därifrån hem med tåg över Oslo. Vårt fartyg

från Hälsingborg låg då i Stavanger med tysk prisbesättning och var i tysk beslag. "

Telegram ~~UDxxxxx~~ Konsul Ameln i Bergen 28.5.40 till UD

Hittills hemsänt 29 man från Northumbria, 21 man från Rosenholm, 12 man från Lygia, vilka alla tre besaagtagits. Dessutom hemsänt 20 man från Svenska Lloyds Dahlia, 5 man från Canadia, 14 man från Björkö, 6 man från Graculus, 6 man från Vera, 10 man från Theodor, 6 från Eros.

Kr 40.000:- sänts till Ameln i Bergen från UD:s Arvs & Ersättningsbyrå av J.Setterwall 5.6.40. Amelns svar följer:

Konsul Ameln i brev,Bergen 6.6, till UD

" Det har voldt mig de störste vanskeligheter oh ubehageligheter at pengen först er kommet idag. Hvis jeg senre skulde telegrafisk anmode om flere penger, tör jeg be dem remittere disse penge straks." ....

... Jeg vil tillate mig at tilföje fölgende oplysminger av personlig art.Jeg var i 4 uker helt uten underetning fra min sönn og min dotter med 3 små barn,som alle bor i Oslo. Jeg fikk kun vite at min svigersönn frivillig var gått med i krigen. Når hertil kommer en lett forklarlig depression ved at bo i en erobret by,som mange ganger har vaert utsatt for bombardement,kan det nok forståes at forholdne her har vaert alt annet en behagelige. Jeg vedlegger kvittense for de motatte belopp kr 30000:- og kr 40.000:-

Aerbördigst

Haakon Ameln

Konsul.

Konsul Ameln i brev 25.6.40 till UD & AB

Der henlå på Bergems redd ved krigens utbrudd den 9 April 21 svenske dampskib med c:a 350 mann ombord, Konsulatet fick meget snart ordre fra de tyske myndigheter om at skibene ikke fick lov til at forlate havnen o at mannskapene ikke måtte avmönstres. Da manskapene ikke vilde opholde sig ombord på grunn av bombefaren og anmodet konsulatet om å skaffe dem logi iland,lykkedes det mig,hvad langtfra var lett,~~aa~~ å få Bergens Katedralskole stillet til disposition,likesom der ble truffet en ordning med bespisning iland.Den 18.4 deltog jeg i et möte med de norske myndigheter og der ble mig her kort og godt meddelt at de svenske mannskaper straks skulde sendes ombord igjen.Grunnen hertil var at en del av manskapene hadde optrådt på en såden måte på kafeer og på gatene,ofte i beruset tilstand, at politiet ikke vilde ha dem i Bergen.Det er helt riktig at både politiet og okkupasjonsmyndighetene gav ordre herom.Omtalte brev var undertegnet av Bergens Politimester,August Pedersen. Det skyldtes konsul·

SVENSKA FARTYG I NORGEKRIGET 9/4 -40

atets optreden at manskapene fikk logi i byen, det skyldtes ene og alene en del av de svenske mannskapers yderst uheldige optreden at de alle blev sendt ombord igen. Jeg vil her bemerke, at selvsagt var de fleste sjömen bra,men der skal ikke så mange uheldige individer til for å ödelegge for alle de andre. Da senere manskapet fraa et skib,som blev beslaglagt av tyskerne,skulde hjemsendes,måtte de inlogeres på et hotel en natt.De benyttet anledningen til å drikke sig overstadig beruset.Deres optreden på hotellet var rent ubeskrivelig.Ploiti måtte hentes og det var virkelig en allt annet en hyggelig job å få saken ordnet. En gang trengte 3 berusede sjöfolk ,som för övrigt ulovlig gått iland, sig inn på mitt kontor og truet mig med knyttnever op i ansiktet. Hvis herr Johansson var blandt disse 3 herrene har han nok fått en meget skarp tiltale fra den svenske konsul. Der kunde nok vaere mere å si om en del av de svenska mannskapers optreden her i byen ,men ovanstående kan vaere nok,men til aere for den svenske sjömansstand var den iallefall ikke. Befälet og de fleste av mannskapene var det en fornöjelse å ha med å gjöre. - Jeg vil nevne ennu en sak. Der blev av de Tyske myndigheter beslaglagt 11 av de svenske skib,og det blev forlangt at de svenske manskaper skulde medfölje skibene til Tyskland. Herimot protesterte manskapene,og med full rett.Det var en allt annet en lett sak å få disse manskaper fri,men det lykkedes til slut,og alle de svenske manskaper blev ved konsulatets försorg sendt hjem til Sverige,og såvidt mig bekjent blev ingen av dem skadet hverken av bomber eller granater under opholdet i Bergen.Det kan tilföies at det vilde ha kostet de svenske redreier en masse penge om manskapene var blitt med til Tyskland. - De uttalelser som herr Johansson lägger mig i munden har jeg aldrig uttalt, Men det er helt riktig at der i byen gikk de merkeligste rykter. Det må erindres at byen i c:a 5 uker var uten enhver forbindelse postalt,telefonisk eller telegrafisk med det övrige land og selvsagt också med utlandet. Konsulatet var utsatt for et enormt arbeidspress.Hvis jeg ikke hade oplevet det selv,vilde jeg ikke ha tenkt mig muligheden av noget liknende. Penger var det så og si umuligt å skaffe.Jeg måtte opta et lån i Norges Bank på kr 20.000:- for den Svenske stats regning,og billetter og reisepenger blev skaffet,og herr Johanssons uttalelser om " trätor och väsen" hörer ingensteds hjemme. Hele hans framstilling er ondsindet og helt uten forståelse for de yderst vanskelige forhold som konsulatet hadde å erbeide under.Jeg har i 33 år arbeided ved Konsulatet her, först som sekreter,fra 1914 som vicekonsul og fra 1919 som kosnul. Jeg vover virkelig å påstå at jeg i denne tid ikke bare har gjort min plikt som svensk konsul,men langt mere enn det. Det virker derfor ikke saerlig opmuntrende å få sig herr Jojanssons artikel kastet i ansigtet.

Bergen 14.6.40
Haakon Ameln

SVENSKA FARTYG I NORGEKRIGET 9.4.40

Fotnot till Amelns brev på sid 4:

Undertecknade befälhavare, som har legat i Bergen från 6.4 till den 14.6 1940 beder härmed få framföra vårt hjärtliga och djupa tack till svenske konsuln i Bergen, herr Haakon Ameln, för dess särdeles stora och under de rådande förhållandena vanskliga arbete som utförts för oss i alla avseend på bästa sätt, att hjälpa svenska fartyg och deras besättningar som nödgats uppehålla sig i Bergen under denna tid. Högaktningsfullt

M.Lithman /Dalsa

Jönsson / ss Brita

Telegram Ameln till UD 27.6.40

Har de motat mit brev av den 14 juni. I saa fald bedes de besvare dette omgaaende. = Haakon Ameln. (UD svarat att svar avgår snarast)

Setterwall på sjukhus.

Sakförerne Henrik Ameln och dennes son i Bergen sände 14.6.40 räkning till UD på 5250 kr för att de till följd av krigsutbrottet 9.4 ha ställt till sv. konsulatets förfogande 2 juridiska fuldmaektiger, 3 assistenter samt 4 kontorsvaerelser og expedition. UD svarade 6.7 Ameln att byråchef Setterwall sedan 5 veckor ligger på Sophiahemmet för hjärtåkomma och att hans ställföreträdare U.Barck-Holst äer efter med posten som hopat sig.

Ameln i brev, Bergen 10.7, t. U.Barck-Holst på UD.

...Som nevnt i min artikel kunde det vaert sagt mere om en del av de sven: sjömäns optreden i byen. Der var en del kommunister blandt dem som optrådt helt utrolig uforskammet mot sin kaptein og mot mig. Det var sannelig en yderst tvilsom fornöielse å ha med den slags folk å gjöre. Jeg syntes det var en skam for Sverige. Jag har aldrig sett så redde mannfolk som en del av disse sjömän. En del blev helt hysterisk, og de flöi som gale når det begynte å smelle her i byen, og det gjorde det ofte nok. Jeg har oplevet litt av hvert under de 33 år jeg har vaert knyttet til konsulatet, men dette overgikk alt annet.

U.Barck-Holst, UD, i brev till Ameln 23.7.40

(Avslutningsvis i ett brev som bara handlar om pengar?)... De insatser som under svåra förhållanden gjorts av Edert och andra konsulat äro värda allt erkännande från såväl Utrikesdepartementets som rederiernas sida.

Svarsbrev från Ameln 27.7.40

(Avslutningsvis) " ...Det kunde nok vaere en del mere å bemerke til deres brev, kanskje saerlig til hvad det ikke inneholder, men jeg vil tillate mig å slutte med å be dem motta min beste takk for deres uttalelse i brevets siste linjer. Aerbördigst. Haakon Ameln."

SVENSKA FARTYG I NORGEKRIGET 9.4.40

Ameln i brev 29.7.40 till U.Barck-Holst på UD.

...I det hele synes UD ikke å ha nogen egentlig forståelse av hvorledes forholdene her var de förste uker efter krigen. Jag har virkeligt mine store tvivel til om andre konsulater hadde det så livlig som her. Brevet om de av min bror og mig beregnede honorarer synes mig om mulig ennu merkeligere; Herom har jeg skrevet til UD.Jeger virkelig spent på om UD kan prestere et ydligere crescendo. Disse mine ord, Herr Byråchef,er hårde - gjerne også bittre,men forsök for et öieblikk å sette dem in i min stilling,og se saken med mine öyne,så vil de kanske finne de er berettigede.

Scripti et animam meam liberavi!! Aerbördigst

Haakom Ameln
Konsul

Allt personligt försvunnit.

.8.40 skrev U.Barck-Holst till Ameln om verifikationer men utan ett enda personligt ord. Och fortsättningsvis finns inget personligt alls i korrespondensen UD-Bergen. Setterwall återkom hösten 1940 som chef för Arvs- & Ersättningsbyrån på UD.

Generalkonsul Claes Westring,Oslo, 8.3.41 till Setterwall,UD.

Broder!

Konsul Ameln i Bergen har besökt mig och utförligt skildrat de svårigheter han haft att kämpa med för omhändertagandet av svenska fartyg och sjömän efter den 9 april 1940.Han var ganska bitter över den brist på förståelse som han förmenade ha visats honom från beskickningens och UD:s sida,och denna känsla har även förlett honom att skriva några öppenhjärtiga brev i mindre väl valda ordalag till dig eller din ställföreträdare. Ameln har säkerligen haft att utstå en svår pärs i april och har det ju alltjämt besvärligt.Hannedlägger mycket arbete och stort intresse på konsulatet,och det synes gräma honom mest at han aldrig fått något erkännande för sitt uppoffrande arbete.Då han ju gör oss myckennytta I Bergen ,undar jag, om det inte kunde tänkas att man ville glömma bort hans personliga brevstil och sända honom några rader med uttryck för sin uppskattning av hans konsulsgärning,särskilt under de senaste påfrestningarna. Jag tror att detta skulle kunna utgöra ett verksamt plåster och giva honom ett litet glädjeämne i denna därpå så fattiga tid. Med bästa hälsningar

Din tillgivne
Claes Westring.

J.Setterwall,UD, i brev till Westring i Oslo (Sthlm 12.3.14)

...Jag beder få begagna detta tillfälle att framhålla att Ameln är ett av Ersättningsbyråns problembarn. Redan i fredstid vållade han mycket besvär

genom sin ovillighet att rätta sig efter gällande förreskrifter. Samarbete underlättades icke heller av hans ofta rätt arrgoganta skrivsätt....
Vad beträffar Amelns klagomålöver att han rönt brist på förståelse från Departementets sida,finner jag detsamma oberättigat.Så snart vi fingo en någorlunda exakt uppfattning om arten av Amelns utgifter,ombestyrde jag att ettmycket betydande belopp, Norska kronor 75000:-, ställdes till hans förfogande. Vidare vill jag icke underlåta att omnämna att Ameln tillgodoräknat sig ersättning med ett belopp av kr 250:- för varje av honom "handlagt"fartyg. Samma belopp har han tillerkänt sin broder,dispachören Ameln såsom ersättning får dennes tjänster. Sammanlagt hava herrarna Ameln tillgodoräknat sig ett belopp av kr 10500:- för sitt arbete för sjöfartnes räkning under vårmånaderna 1940. Jah kan försäkra att det varit förenat med rätt mycket besvär att kunna inkassera detta belopp från rederierena. Att det lyckats torde i främsta rummet bero på SKN,som förvånansvärt nog samtyckte till att betala ersättningen till herrarna Ameln. Otvivelaktigt är emellertid att Ameln gjort oss stora tjänster under de kritiska vårmånaderna och detta är jag - som sagt - gärna beredd att ånyo intyga. Givetvis skulle jag vara dig synnerligen tacksam därest du xxxx vid tillfälle skulle vilja lämna Ameln nödiga anvsiningar. Månända kunde därigenom åstadkommas ett bättre resultat än vad som vunnits genom mina och mina företrädares skrivelser. J.Setterwall

Westring,Oslo, 24.3.41, till Setterwall,UD.

Broder! Med hjärtligt tack för ditt brev av 12.3,som jag ej fått förrän idag, ber jag få uttrycka min glädje över att du,trots Amelns egendomliga skrivsätt, velat giva honom en liten klapp på axeln... .

J.Setterwall:UD,i brev 3.6.41 till Ameln, Bergen.

Herr Konsul!
Utrikesdepartementet har numera avslutat granskningen av de av Eder hit insända kontokuranterna, och med anledning härav beder jag nu få till Herr Konsuln framföra Kungliga Utrikesdepartementets föribdligaste tack för de väredfulla tjänster spm Ni - under exceptionellt vanskliga förhållanden - bevisat svenska medborgare och svensk sjöfart.
Mottag, Herr Konsul, uttrycken för min utmärkta högaktning.

Enligt uppdrag
J.Setterwall
Byråchef

(I fortsättningen endast fakturor & brev om remisser etc)

ALBERT 9.4.40

FAST I NORSK HAMN 9.4.40 - BESLAGTAGEN AV TYSKARNA I KRISTIANSAND 3.5.

Rapport

Avgick Göteborg sön 7.4.40 destinerad till Hull via Bergen för konvoj. Rumslast av 1780 ~~stds~~ styckegods samt på däck för & akter till 1½ meters höjd 85 stds kluven props & plank, surrat med kättingslängor. Djupg F 14′- A, 17′2″ . 20 ombv

Tis 9.4 fick i radio kl 08 reda på Tyska anfallet mot Norge då hon var 1½′ syd Songvaar fyr på norska sydkysten. Ingen sjö, lätta vindkårar, uppklarnande väder efter dimma. Norsk kustlots ombord. Gått in till Farsund.

Fartyget 3.5 konfiskerat av tyska militära myndigheter i Kristiansand.

Besättningen först 7.6 hemsänd från Hamburg.

Journalutdrag

Utdraget kompletterat på UD H-1365.

Sön 7.4 kl 13 avgått från Göteborg med norsk kustlots ombord. Efter kompassjustering ankrat kl 15,10 på Rivöfjorden. Kompassjusterarens satts iland med fartygets motorbåt.

Mån 8.4 kl 08 lättat ankar och fortsatt resan inom 3-milsgränsen under skydd av svenskt örlogsfartyg. Kl 15 passerat svensk-norska gränsen och den norske lotsen övertog lotsningen. Forstatt resan. Vind NO 2, halvklar luft, tidvis dimma, gått med varierande farter, avgivit mistsignaler,

Tis 9.4 kl 05.30 strax efter det fartyget passerat Kristiansand lättade dimman och mycket livlig flygaktivitet märktes över staden och fästningen utanför. Flera bombexplosioner hördes. Jämväl hördes kanonad från fästningen och därutanför liggande krigsfartg. Resan fortsattes till kl 08 då det meddelades i Svenska rundradion om den Tyska aktionen mot Norge. Befh beslöt att omedelbart gå in till Farsund för att om möjligt där sätta sig i förbindelse med rederiet. Telefon- & telegrafförbindelserna med Sverige voro dock redan avbrutna varför kontakt med rederiet icke uppnåddes. Resan avbröts på grund av livlig stridsverksamhet utanför kusten såväl dag som natt. Kl 10.45 ankrat på Farsunds redd.

Ons 10.4 Till ankars på Farsunds redd.

Tis 11.4 Flyttat fartyget längre in i fjorden och förtöjt med akterförtöjning. Telegram från rederiet avvaktades genom rundradion. Den 9.4 på aftonen erhållit telegram från rederiet:"Angör Strömstad. Telefonera."

Tis 23.4 Telegram från rederiet lästs på rundradion:"Fortsätt resan om ni själva anser det möjligt." Då telegrafförbindelserna nu åter var öppnade svarades på telegrammet:" För närvarande omöjligt." Därefter erhölls ett nytt telegram:" Återvänd till Sverige." Omedelbart påbörjades genom konsulatet förhandlingar med de tyska myndigheterna i Kristiansand och fick då order att på egen risk avgå till Mandal.

Tis 28.4 kl 11 avgått från Farsund inomskärs med lots ombord och kl 15 anlänt till Mandal.

ALBERT 9.4.40

Ons 29.4 fortsattes förhandlingarna med de tyska myndigheterna i Kristiansand och erhölls tillstånd att fortsätta österöver till Sverige på egen risk men med norsk statslots ombord och att anlöpa Kristiansand.

Tors 2.5 kl 11.50 avgått från Mandal med lots ombord och anlänt till Kristiansand kl 15. Tyska myndigheter kommit ombord och begärt att få skeppsdagboken och alla lastdokument. Samtidigt gavs order att fartyget inte fick lämna hamnen utan vidare order.

Fre 3.5 Befh uppkallats till den tyska Hamnkommendanturen.Härvid förklarades fartyg och last i beslag emedan fartyget förde krigskontraband för Engelsk hamn. Order gavs att hala ner den svenska flaggan och besättningen beordrades kvarstanna ombord i 3 dagar utan att ha någon förbindelse med land. Befh protesterade mot beslaget med hänvsining till ett telegram som upplästs i Svensk rundradio lydande:" Alla svenska fartyg som befinner sig öster om en linje Lindesnes-Esbjerg kan kan återvända till Sverige." Den tyske officeren genmälde att det måste gälla fartyg som inte förde krigskontraband.Vid förnyad protest sade officeren att det blir prisrättens i Hamburg sak att avgöra huruvida fartyget skall bli fritt eller inte. På tysk order förhalat till kajen kl 17 och lossat c:a 15 ton bacon som fördes bort på lastbilar av tysk militär.

Lör 4.5 förhalat ut på redden. Befh frågat tyskarna om besättningen tilläts avmönstra och fick till svar att när fartyget uppbringats är det besättningens skyldighet att medfölja fartyget, enligt internationell lag,till den plats där uppbringande myndigheter bestämmer.

Tis 7.5 fått order att avgå i tysk konvoj till Hamburg.~~Avgången uppskjuten~~
Avgången uppskjuten.

Ons 8.5 kl 20 avgått från Kristiansand med prismanskap ombord,konvojerade av tyska krigsfartyg, destinerade till Hamburg.

Tors 10.5 kl 17.45 ankrat på Kiels redd för visitation. Fortsatt mot Hamburg.

Fre 11.5 kl 15 anlänt Hamburg och förtöjt å anvisad plats. Prismanskapet lämnat,polisbevakning sattes ombord.Ingen får gå iland.

Sön 13.5 Militärmyndigheterna kommit ombord och hållit förhör med befh. Befh kallats till nytt förhör iland ons 15.5.

Tis 21.5 Edsvuret förhör hållits med befh i Prisrättsdomstolen

- Under uppehållet i Hamburg vidtogs omedelbara åtgärder för att få besättningen hemskickad. Bl.a ingavs anhållan om utresetillstånd. 7 man avmönstrat 25.5 (Se crew list) Utresetillstånd erhölls först på aftonen den 7.6 för befäl och manskap som kl 19.50 avreste från Hamburg och anlände till Göteborg på morgonen 9.6

Göteborg 12.6.40

Befh

ALBERT 9.4.40

Crew list

Befh Fritz Ferdinand Fritzner,Gamlebrovägen 16,Lerum, 2.7.96 (Jan 40)
1e styrman Arvid Henrik Gilbert Hultmark, Gtbg, 6.8.06 (16.1.40)
2e styrman John Lundin, Östersund, 27.2.11
Chief Karl Valdemar Thorvald Björk, Gtbg, 26.3.94 (½-år ombord)
2e maskinist Josef Martin Andersson, Gtbg, 22.9.87
3e maskinist Hans Devin Jeppson, Malmö, 1.2.92
Stuert Nils Valfrid Hedram, Göteborg, 9.1.94
Kock Allan Kurt Emanuel Jönsson, Sösdala, 11.12.15
Mässuppassare Harry Manfred Ernst Vall, Valleviken, 6.8.21
Båtsman Ivar Sigfrid Isidorius Ågren, Göteborg, 1.11.90
Matros Karl Östen Ivar Torstensson, Norrköping, 27.406
Matros Josef Natanael Vesterlund, Hammarby, 25.11.05
Lättmatros Knut Roland Berg, Karlstad, 20.8.19
Lättmatros Gustaf Adolf Espelund, Tranås, 29.12.01
Jungman Åke Arnold Odén, Hackås, 1.2.20
Donkeyman Alfred Larsson, Göteborg, 26.11.84
Eldare Allan Julius Björk, Alskog, 29.10.97
Eldare Sven Edvard Anders Hägg, Töreboda, 9.12.00
Eldare Sven Gunnar Bergström, Linköping, 29.5.89
Lämpare Konstantin Kostileff, Libau, 5.9.12

Av dessa avmönstardes 25.5. i Hamburg följande 7 man som mönstrades i Lettiska ss Evertons som var destinerad till Riga och vars befh lovat att sända hem dem därifrån till Stockholm: Eldarna Bergström och Hägg, lämpare Kostileff, lättmatroserna Berg och Espelund, jungman Odén och mässuppassare Vall. Kom de hem?

KOMMANDANT SEEVERTEIDIGUNG Kristiansand den 3 Mai 1940.
Kristiansand.

BESCHEINIGUNG

Der Schwed. Dampfer "Albert" ,grösse 1745 br.r.tons.
Reederei: Billner Line,Kapitän Frtizner.
Isthiermit als Prise aufgebracht und steht bis zur weiterentscheidung zur vefügung des Kommandanten Seeverteidigung Kristiansand.

Jerckel
Fregattenkapitän u. Kommandant
Seeverteidigung Kristiansand.

Avskrift inkom KK 12.6.40
från red AB Sylvia.

ALBERT 9.4.40

REICHSKOMMISSAR
Beim
PRISENHOF - HAMBURG
B.Nt.

Hamburg 36, den 21 Mai 1940.
Oberlandesgerichstgebäude.
Fernsprecher 35 28 44/46

BESCHEINIGUNG

Es wird bescheinigt,dass der Schwedische Dampfer "Albert" mit Ladung und Invantar Prisenrechtlich aufgebracht istd

Im auftrage
Hinze

Stämpel.

Sjöförklaring i Göteborg 15.6.40 kl 10

KK, SKN & stadsfiskal Hakon Palm underrättats.(Palm allmän åklagare)
Sakkunniga hamnkapten Sven Lundmark & sjökapten Magnus Lundberg avgivit i § 315 Sjölagen föreskrivet skriftligt utlåtande av einnehåll att ur sjöteknisk synpunkt icke påkaalades någon ytterligare upplysning med avseende å sjöolyckan .
Befh Fritzner uppgav att skeppsdagboken beslagtagits av de Tyska myndigheterna
1e styrman,cheiefn, båtsman Ågren och matros Vesterlund vitsordat journal-utdragetoch lämnat sina personalia till protokollet.
Härmed förklarades förrättningen avslutad.
Protokollet påskrivet i rödkrita:" Inkom KK 27.6.40. Avfördes 29.6. Ej sjöförhörsfall. BoB. "

UD H -1365

Konsulatet i Kristiansand 3.5.40 till Beskickningen i Oslo.

...Dette skib kom til Kristiansand S.igår i det det ved krigsutbruddet var gått indom til Fasrund og derefter til Mandal og Kristiansand. De tyske myndigheter forlangte papirerne iaand igår afses og imorges blev kapteinen og jeg tilsagt til möte kl 10 hvor det blev meddelt at såvel skib som last forelöbig var beslagnamt til videre nehandling av prisretten.

Det svenska flag måtte fires straks og mandskapet bli ombord i 3 dager da det i den tid antagelig vilde foreligge besked om båten skal fortsette til Oslo eller anden sted. Jeg forsögte at få sendet telegram til rederiet men dat var ikke mulig herfra.

Sverre Nilsen
t.f.konsul

Beskickningen i Oslo i brev 13.5 till UD

..Enligt vad vicekonsulatet i Kristiansand inberättat har fartyget Albert av Göteborg den 8 ds på order av därvarande Tyska myndigheter avgått till Tysk hamn,sannolikt Hamburg,med Tysk prismanskap ombord. Fartygets kapten har anhållit att rederiet måtte underrättas.

(Konsuln 4.5 rapporterat till Oslo att att parti salt fläsk lossats hersteds.

ALBERT 9.4.40

LASTEN

Last försäkrad i England:

4518 stds Lådbräder från Arvid Ordquist AB, Göteborg.
11040 buntar lådbräder från AB Lådbräder, Gtbg.
20,8 ton papper och sulfitmassa från GöteborgpDals Pappersbruk,Tgbg.
Planed Boards från Backa Såg - & Tegelbruks AB i Korsnäs
Separatorer från AB separator
49 lådor skruv från Uddeholms Skruv AB
12 lådor stripsteel från Brukskoncernen AB mm
Ingen komplett redovisning. .

Last ass. i SKN

95205 kg stål i buntar & tackor samt ståltuber fr. Uddeholms AB
75728 kg stålstänger,ringar & tackor från SKF Hofors Bruk
122000 kg träfiberplattor i 842 balar från Karlsholms AB i Gävle
2888 kg emaljgods från Kockums Emaljverk i Ronneby
152 balar bacon 16484 kg från Sv Exportslakteriernas Förening i Malmö
10.057 kg Balar & rullarpapper från Göteborgs-Dals pappersbruk
11 fat ståltråd på 6334 kg från Garphytte Bruk
161 balar kraftpapper, 35487 kg, från Åmotfors Pappersbruk
1529 kg bobbiner från Nya Bobbinfabriken i Alsterbro
1699 kg svarvgods från Eflversson & Co, Kalmar
1750 kg svarvgod (trähandtag) från A.Carlberg,Trekanten
349 balar kraftpapper från Bäckhammar AB ,Åmotfors

Assurans

Lasten assurerad för 351654:- kr i olika bolag
SKN fram till 22.5.42 utbetalat 339.936:07
SKN ersatt rederiet med 24705 kr för 20 presenningar, 20 Mörnerdräkter, 60 st gasmaskutrustningar, 2 kikare, radiostationen och returpremie Hull-Göteborg.

Prisrätten.

Öffentliche Bekanntmachung i Hamburg 20.9.40 att prisrättsförfarande inletts mot Labert med last. Den 29.11.40 ingav Schön & Pflüger besvär till Prisenhof och hävdade att uppbringningen i norsk hamn varit orättfärdig varför ingen legal grund finnes för prisrättsförhandlingar. - 18.7.41 skrev Doflein till SKN:" In dieser Sache läuft bekanntlich das verfahren beim Prisenhof.Eine entscheidung ist ja noch nicht getroffen." 4.8.41 bestred Schön & Pflüger i skrivelse till Prisenhof att Kockums "Kasserollen bedingtes Banngut sind." - 25.10.41 frigav Prisenhof alla lastpartier med svarvgods,men Doflein skrev 3.11. till SKN att för detta finns ingen avsättning i Tyskland varför godset måste avskrivas som värdelöst. Ingen idé kosta på frakt till Sverige.

<u>ALBERT</u> 9.4.40

19.12.41 förklarade Prisenhof att emaljgodset "als unbedingtes Banngut gut einbezogen werden muss." Som grund för beslutet angavs att de djupa kastrullerna särskilt lämpade sig för användning ombord på krigsfartyg. " Diese tiefe Kasserollen eignen sich besonders für die Benutzung an bord von Kriegsschiffen." Dessutom var emaljgodset adresserat till en stor firma " im feindlichen bestimmungsland."
Det framgår ingenstans vilken dag Prisrätten slutgiltigt förklarade fartyg & last konfiskerade. (Se historik)

<u>Historik</u> Eget

~~Lastångare på 2181 brton byggd 1895 i Stockton av järn och stål.~~
~~(Ex Carperby) L. 83 B. 12 Tillhörig~~

Lastångare på 1813 brton byggd 1922 vid Wood,Skinner & Co Ltd i New Castle o/Tyne av stål. (Ex Sanysike) L.78.8 B. 11,5 Tillhörig red AB Sylvia (A.Billner) i Göteborg. 808 ihkr maskin. Inköpt dec 1934 från New Castel. Prisdomstolen i Hamburg förklarade i aug 1941 fartyget konfiskerat.Som "Dora Christophersen" av Flensburg sågs hon sedan mycket i Svenska hamnar under krigsåren och överlevde kriget. I maj 45 togs hon av Engelsmännen som krigsskadestånd. I nov 1946 återköpte red AB Sylvia henne från Ministry of War Transport och den 3.2.46 kom gamla Albert till Göteborg efter 4 dygns bogssering från Burntisland. Hon var vanskött och genomgick vid Lindholmens varv en stor ombyggnad med bl.a oljeeldade pabnor och helt ny inredning. I nov 1953 såldes Albert för 126864 kr till Young Fong Shipping Corp. i Pusan,Korea och lämnade den 16.12 53 som Chance Göteborg med Brittisk befh, svenskt befäl och koreanskt manskap. - Hon gick till nedskrotning 1970.

<u>Brev till SKN 6.11.44 från kapten Fritzner</u> SKNEIII 173

på förfrågan ber jag få lämna följande upplysningar om Alberts konfiskering 1940:

1) Dagboken beslagtogs av de tyska myndigheterna. Journalutdraget uppställdes i Göteborg på grundval av uppgifter delvis tagna ur minnet och delvis på skriftliga anteckningar som jag gjort i saken.
2) Från rederiet erhöll jag genom rundradion tvenne telegram av följande lydelse: "Återvänd till hemorten" & " Återvänd till Strömstad." Några uppgifter på de dispositioner som skulle vidtagas med lasten efter återkomsten till Sverige har jag icke fått.
3) Bland handlingarna ombord fanns även en del " Shipping documents" men i vilken utsträckning desamma innehöllo originalkonossementer och om de täckt hela lasten kan jag icke avgöra.Pappren togs i beslag av Tyskarna tillsammans med övriga skeppspapper.

Forts

ALBERT 9.4.40

4) Vad beträffar underlåtenheten att i skeppsdagboken införa händelser som omedelbart föregingo den 3.5.40, ber jag få påpeka, att fartyget redan i Kristiansand beslagtogs och följaktligen samtliga skeppshandlingar avlägsnades från båten. Resan mellan Norge och Hamburg företogs med tyskt prismanskap ombord och under tyskt befäl, varför journal icke förts av det svenska befälet.

Högaktningsfullt
F.Fritzner

Återköpet till Sverige 1946

29.8.46 rapporterade Wm.Wilson & Co till SKN om sinbesiktning 16-18.8.46 av Dora Christophersen som anlänt till Methil i oktober 1945 och sedan des legat i West Dock,Methil med akterförtöjning till kajen. Fartyget beskrivs som mycket rostigt och vanskött med skadad propeller och 1-2' vatten i rumm Allt järn rostigt med stålet i gott skick. Akterpiksottet t.ex delvis geno rostat. 2 kanonplattformar uppbyggts på bryggvingarna och en stålplattform för LV-artilleri påsvetsats poophuset. Pannorna fulla med aska.Barlastpump skrotfärdig. Maskinrännstenarna fulla med vatten. Wilson uppskattade att en reparation måste kosta minst 10.000 pund. - Ångaren togs i docka i Leith 3.11.46 för skrapning av den svårt bevuxna bottnen.SKN sänt ner surveyors.Den 13.11.46 erbjöd War ~~Transport~~ Risks Office,147 Leaden Hall Street, London SKN att få återköpa fartyget för 268.000 kr till vilket måste läggas 40.000 kr för bogseringen till Göteborg = 308000 kr. Red AB Sylvia förklarat sig berett att betala mellanskillnaden mellan försäkringsbeloppet 700.000 och beloppet 308.000:- . 19.11 mottog SKN från rederiet 392.000 kr vilket genom Riksbanken överfördes till War Risks offi Firma Matthew Taylor & Co i Methil sedan ombesörjt alla formaliteter öfr fartygets övertagande i befintligt skick.

SKN assurans Kasko

30.7.40 betalade SKN till rederiet 420.000 kr i förskott
14.1.41 följde slutlig ersättning 280.000:-
Proveny 19.11.46 Likvid för fartyget då Billners återköpte det 392.000:-

BALTICIA 9.4.40

FAST I NORSK HAMN - BESLAGTAGEN AV TYSKARNA I STAVANGER 12.5
PRISMANSKAP TOG ÖVER 13.5 - BESÄTTNINGEN LANDSATT.

Rapport

Avgick fre 5.4.40 från Hälsingborg destinerad till Glasgow via Bergen för konvoj. Rumslast av 1602 ton tidningspapper i Rullar.Djupg F 14'4"- A.16'1' 22 ombv. Uppbringats av ett tyskt marinfartyg lör 13.4 till ankars i Lervi Norge i stilla,klart väder. Fört till Kopervik,utsatts för beskjutning 18,4 förts till Stavanger 20.4,beordrats avgå till tyskland 9.5.

Journalutdrag

Fre 5.4 kl 12 färdiglastat i Hälsingborg.Avgått 16.30, ankrat på redden 17.
Lör 6.4 Kättat ankar och avgått kl 05.
Tis 9.4 kl 07.30 i Langenuens fjord stoppats av ett tyskt vaktfartyg och beordrats gå in till Lervik. Anlänt dit och ankrat kl 10.30 f.m
Lör 13.4 kl 14 ett tyskt marinfartyg kom långs sidan och beordrade fartyget att kvarligga.
Ons 17.4 Norska myndigheter i Lervik beordrat fartyget att följande morgon skifta till annan ankarplats.
Tors 18.4 kl 03.15 fått lots ombord och avgått från Lervik.Kl 04.50 preejats och uppbringats av en tysk torpedbåt som satt ombord prismanskap och beordrat fartyget in till Kopervik. Kl 10.15 vid passerandet av Haugesund blev fartygetbeskjutet av kulsprutor och gevär och träffat av ett 100-tal skott.Särskilt ramponerade blev bryggorna och befälhavarens hytt på undre bryggan. Ingen ombord sårats.När beskjutningen började slogs omedelbart stopp i maskin och full back varefter beskjutningen upphörde. En av livbåtarna sattes i sjön för att sätta en av prismanskapet iland,som efter en stund återkom med order från tyska myndighet att fartyget skulle kvarstanna i Haugesund. Kl 11.30 förtöjt långs sidan av en ångare i Haugesunds hamn.
Fre 19.4 Ett engelskt plan flög 09.30 på mycket låg höjd över Balticia och besköts av tyskarna varvid fartyget träffades av flera skott. Kl 21 fått tysk order att under natten skifta till annan plats.
Lör 20.4 kl 02 fått order att avgå till Stavanger.En tysk marinsoldat ombord som vakt.Avgått 02.30.Ingen lots erhölls. Alla fyrar släckta. Anlänt Stavanger kl 10.25 f.m och förtöjt långsides svenska ss Edda. Kl 21 blev fartyget beskjutet av de tyska vaktposterna på kajen. Ingen av besättningen skadades. (29.4. se EDDA)
Fre 3.5 På tysk order skiftat ut på redden och ankrat med STB + 65 famnar.
Tors 9.5 Vid underhandlingar iland mellan befh och Tyskarna kom det till befälhavarens kännedom att fartyget skulle avgå till Tyskland och därefter gå för Tyska regeringens räkning. I anledning av detta hålli

BALTICIA 9.4.40

skeppsråd ombord. Rådet ansåg att Stavanger var en säker hamn och att fartyget där låg i säkerhet tills Prosdomstolen avgjort tvisten,stödda på artikel 69 i Tyskt prisreglemente.Alla närvarande, befäl och besättning, eniga om att absolut neka att medfölja fartyget om detta under Tyskt kommando skulle avgå från Stavanger,även här stödda på artikel 76 i Tyskt prisreglemente.

Lör 11.5 kl 19.30 fått order från Hafenkommandantur iland att fartyget skall hållas klart att avgå 3 timmar efter det att nya order ingått.

Sön 12.5 kl 16.45 kom tyskt prismanskap ombord.Då såväl befäl som besättning vägrade medfölja fartybet fick samtliga en timmas respit för att göra sig klara att lämna fartyget. Kl 20.10 anlände den Tyska besättningen och den Tyske befälhavaren övertog kommandot ombord. Kl 20.35 lämnade den svenska beästtningen fartyget,men då de kommit iland fick de order att gå ombord igen tills vidare. Det tyska manskapet gått iland men tyska befälet och prismanskapet kvarstannat ombord.

Mån 13.5 kl 12 middagen kom återigen den tyske kaptenen jämte besättning ombord och övertog fartyget som hissat Tysk flagg. Kl 12.30 lämnade den svenska besättningen och gick iland med bogserbåt.

Hälsingborg 20.5.40
John Åström
Befh

Maskindagboken

Fre 5.4 vakter 11.30 f.m Värmt maskinen och gått ut på redden kl 17. Väl i maskin 17.30

Lör 6.4 Gått runt med maskin 04.30.Avgått Hälsingborfs redd 05.10. FF.

Tis 9.4 Lättat Lervik 04.45.Gått till Bergen men vänt igen tillbaka till Lervik och ankrat där 10.30.

Tors 18.4 Värmt maskinen ~~0x30~~ 03.30. Avgått Lervik 03.35 Förtöjt i Haugesund kl 11.04 f.m

Fre 19.4 Börjat värma maskinen för gång kl 19. Avgången kl 21 inställd.

Lör 20.4 Avgått Haugesund till Stavanger kl 03.Anlänt Stavanger 09.04. Vakterna går. Maskinen skall vara klar för gång enligt order.

Sön 21.4 Vakterna blevo upplösta 10.30 f.m.

Mån 29.4 Donkeyman börjat kl 05 för klargöring av maskin för gång.Tagit upp ånga. Värmt maskinen.Ingen avgång.

Fre 3.5 Gått ut på redden mellan kl 16 och 17.Ankrat 17.10.

Ons 8.5 Fått order 20.10 om avgång kl 23.Värmt maskinen och gått runt kl 23

Tors 9.5 Vakterna hållits gående till kl 18 i väntan på avgång. Denna blev Inställd.

Sön 12.5 Värmt maskinen på order av de Tyska myndigheterna.

Mån 13.5 Iordninggjort maskinen för gång på order av detyska myndigheterna

Hälsingborg 20.5.40

BALTICIA 9.4.40

Crew List

Befh John Åström, Kivik, 25.11.07 (4.1.40)
1e styrman Nils Hall, 15.10.07
2e styrman Henry Hansson, 28.11.06
Chief Carl Paulsson, 14.9.89
1e maskinist Åke Höglin, 27.8.09
Stuert Algot Håkansson, 30.12.88
Kock Börje Hellstrand, 26.3.16
Mässuppassare Erik Johansson, 2.4.20
Matros Nino Vaino, 2.8.07
Matros Bror Holmér , 13.9.01
Lättmatros Gustav Kristjanson, 22.2.18 - Isländning
Jungman Erik Pramberg, 17.4.21
Jungman Olle Bengtsson 24.5.20
Jungman Larus Torsteinsson, 14.4.1817 -Isländning
Donkeyman Johan Månsson, 12.5.97
Eldare Johan Ringdal, 15.3.94
Eldare Tage Friberg, 8.12.10
Eldare Gustav Aspling, 18.9.09
Eldare Per Dahlström 1.10.10
Lämpare Nils Dahl, 21.3.09
Lämpare Ture Persson, 1.4.05

Befälhavaren protesterat

Stavanger den 9 maj 1940

An die Deutsche Hafenkommandantur
Stavanger.

Als Kapitän des Schwed. Dampfers Balticia bitte ich um entgültigen Beschei on ich mit meinem Dampfer und meiner Mannschaft den Hafen Stavangers verlassen könne. Ich protestiere gegen den abfahrt von dem Hafen in Stavange in Deutschem Konvoy oder mit Deutscher Prisemannschaft .

Hochachtungsvoll
John Åström
Kapitän des Schwed. Dampfers Balticia.

Tyskt svar

KOMMANDANT SEEVERTEIDIGUNG
Abt.Huest Stavanger

Br .nr 22 Huest.

Stavanger den 13 Mai 1940

An den
Kapitän des Schwed,Dampfers Balticia
Heimathafen Jonstorp.
Z.Zt. Stavanger

Forts

BALTICIA 9.4.40

In anbetracht der Tatsache,dass sowohl Kapitän als auch die Mannschaft ihres Schiffes sich weigert,dasselbe den anordnungen des Deutschen Oberkommandos gemäss ueber See zu bringen, wird ihr Schiff "Balticia" mit Ladung hiermit von der Deutschen Regierung beschlagnahmt. Die noch an Bord befindliche Schwedische Mannschaft hat sich sofort von Bord zu begeben und beim Schwedischen Konsul zu melden, sie wird ersetzt durch eine entsprechende Deutsche Mannschaft.

Heil Hitler!
Thierfelder.

Sjöförklaring i Hälsingborg 23.5.40 kl 09

Rapporten och journalutdraget upplästs.

Befh Åström: Från lördag 20.4 varit i daglig kontakt med svenska konsuln som uppgivit att han vid 2 tillfällen talat i telefon med den svenska ministern i Oslo om saken. En advokat som konsuln anvisat hjälpt befh att sätta upp protestskrivelsen den 9.5.Något råd om hur han borde förfara hade han inte fått av konsuln .

1e styrman Hall: Svenske konsuln vid ett tillfälle varit ombord på Balticia. Hela besättningen varit ense om att vägra följa med från Stavanger under Tyskt kommando.

Chiefen Paulsson & matros Torstensson bekräfatat att besluten varit enhälliga vid skeppsrådet.

(Protokoll inkom till KK 29.5.40. Det påskrevs i rödkrita:"Avföres den 30.5.40 Ej sjöförhörsfakl . BoB. "

Besättningen till Göteborg 22.5 Eget

Balticias besättning kom sön 22.5 med tåg till Göteborg och fortsatte till Hälsingborg där sjöförklaring hölls följande dag.

UD H 1364

UD underrättats att Balticia torpederats

UD skrev 21.5 till red AB Allians i Hälsingborg: " Jag ber få bekräfta den vid telefonsamtal den 15 maj lämnade uppgiften att enligt vad konsulatet i Stavanger per telefon anmält till beskickningen i Oslo, Balticia förmodligen den 14 maj torpederats efter avgången från Stavanger. Så snart bekräftelse härpå föreligger skall UD återkomma i saken.

Enligt uppdrag
N,Ståhle
1e legationssekreterare

Samma meddelats till SKN SKNEVII 121

P.M.

Se sid 5

BALTICIA 9.4.40

UD P.M. 21.5.

Generalkonsulatet i Hamburg har till UD telegrafiskt inberättat att ss Balticia anlänt till Hamburg med last av 1602 ton papper. Fartyget hade uppbringats den 13.5 i Stavanger varvid besättningen gått iland medförande skeppsdagboken. Fartygethade gått till Hamburg med Tysk besättning. Enligt uppgifter som tidigare per telefon lämnats neskcikningen i Oslo genom konsulatet i Stavanger skulle Balticia efter avgången från Stavanger ha torpederats nära den Norska kusten.Dessa uppgifter äro tydligen orkktiga.

LASTEN

1602 ton tidningspapper i rullar från Holmens Bruks & Fabriks AB i Norrköping till Glasgow och Manchester. Sammanlagt 4965 rullar.

Lastassurans

SKN 25.1.41 till Holmens Bruk betalat 539.449:11 för lasten.
SKN 17.3.41 till Rudolf Jönsson & Co,Norrköping,bet. 1189:10
SKN 8.5.43 till Webster & Co ltd 201:28
SKN totalt utbetalat för lasten 540.839:49

SKNEIII 175 Balticia ej kaskoförsäkrad i SKN

Vol 175 på SKN innehåller i stort sett bara besked att kaskot ej var försäkrat i Sverige. . O.M.Thorés rederi i Hälsingborg skrev 31.7.45 till SKN att Balticia med last beslagtogs utan ersättningsskyldighet enligt dom avkunnad i Prisenhof,Hamburg och slutlig dom i Oberprisenhof i Berlin den 6.10.44.

Ordklyverier i Prisenhof ...

Rechstanwälte Schön & Pflüger i Hamburg skrev 14.8.40 till Prisenhof som ombud för lastägaren i Norrköping att då Balticia uppbringades 20.4 i Haugesund av die Deutsche Kriegsmarine rådde inte krigstillstånd mellan Norge och Tyskland utan Norge var fortfarande neutralt. Norske ambassadöre lämnade Berlin först efter den 20.4. På grund härav begärdes ovillkorlig frigivning av lasten . - Begreppen "neutral" och " fientlig" utreddes i en propmemoria 23.11.43 från dr Schön till Oberprisenhof,Tiergartenstrasse 14,Berlin W 35 :" Das begriff Neutralität wird in der Prisenordnung nicht erläutert. Daraus folgt das der Neutralitätsbegriff auch in Prisenrecht nach den grundsätzen des allgemeinen Völkerrechts auszulegen ist. --- Ganz anders liegt es dagegen bei der besetzung Norwegens durch die Deutsc Wehrmacht.Diese ist,wie wiederholt erklärt,lediglich zur Schutz des Lande gegen Feindliche angriffe erfolgt,und hat die Souveränitet Norwegens, das eine eigene Regierung besitzt, nicht berührt. Da mithin die Gebietshoheit Norwegens noch besteht,kann es sich,wenn Neutralität nicht vorliegt,nur

BALTICIA 9.4.40

fragen, ob das Land ein verbündetes oder ein Feindliches geworden ist, was beides abgelehnt werden muss. Es fehlt an jeden Akt,der als abschluss eines Bündnisses oder beginn eines Krieges aufgefasst wereen kann. Auch hat das Völkerrecht für die hier vorliegenden ganz eigenartigen Verhältnisse keinen Satz aufgestellt,auf den der Oberprisenhof sich stützen könnte. ..Endlich würde die annahme dass Norwegen Prisenrechtlich seine Neutralität verloren hat und ein Feidesstaat geworden ist,aber auch zu untragbaren folgerungen führen. Man kann nämlich die begriffe "Neutral" und "Feindlich" ,der in den Prisenordnung an mehreren stellen angewandt werden, unmögli ch verschieden auslegen. Dann aber müsste mann logischerweise jedes Norwegisches Schiff und jede Norwegische Ware als "Feindlich" und jeden Norwegischen Hafen als Feindlichen Bestimmungsort behandeln,was Wirtschaftlich unerwünscht wäre und im wiederspruch zu den Erklärungen stehen würde, die bei der besetzung Norwegens abgegeben sind. Nach alledem muss Norwegen als "Neutral" behandelt und das Recht in Norwegischen Hoheitsgewässern Prisen zu machen,abgelehnt werden. Andernfalls würde das merkwürdige ergebnis eintreten,dass das Reich auf der einen Seite Norwegen besetzt hat, um seine Neutraität zu beschützen,auf der anderen Seite aber Norwegische Schiffe und Güter als gute Prise einziehen könnte.

Oberprisenhofs dom fallit 6.10.44 SKNEVII 121 m.fl

Först den 6.10.44, då Berlin låg i ruiner och Ragnarök sänkte sig över det Tredje Riket, avkunnade Oberprisenhof i Berlin den slutliga domen att Balticia konfiskerats . Den 11.10 .44 sänktes ss Gotia av Hamburg (Ex Balticia) av engelskt flyg i Langfjord på Norska kusten . Den 11.1.45 utkom domen "Im Namen des Deutschen Volkes!" i tryck i Berlin ,sammanfattad på 7 sidor. Ursprungligen kungjordes prisrättsförfarandet mot Balticia den 2.7.40 i "Deutscher Reichsanzeiger und Preussischer Staatsanzeiger" efter att ha förfärdats av Prisenhof i Hamburg 27.6.40. Under åren däremellan sysslade jurister på båda sidor enträget med att inge vedermälen, överklaganden, kopior av begärda dokument, promemorior, anståndskrav etc etc. Max Doflein i Hamburg, skrev redan 23.9.40 till SKN:" Wir können uns nicht recht denken, dass der Kapitän noch so leichtsinnig gewesen ist,den versuch zu machen,noch am 18.4. die Reise fortzusetzen.Sollte der Kapitän tatsächlich die absicht gehabt haben, seine urpsrüngliche Reise zu vollenden,und ist bei diesem unternehmen aufgebracht worden, so hlaten wir eine vertretung vor dem Prisenhof für vollkommen aussichslos,so dass zu empfehlen wäre, die Anträge zurückziziehen, um unnötige Kosten zu ersparen." - Den 6.5.41 ingav dr Pflüger die begrundung seiner Berufung till Oberprisenhof,Tiergartenstrasse 14,Berlin. Den 22.10.41 insäde dr Schön en ytterligare tjock inlaga. Den 20.1.42 höll Oberprisenhof förhandling i saken i Reichsjustizministerium vid Wilhelmsstrasse 65. - Den 5.12.42 skrev Thorederierna till SKN att

BALTICIA 9.4.40

" Vi förmoda att det är lönlöst att överhuvudtaget yttra sig vidare i denr sak" och SKN instämde i brev 7.12.42 att " giva sig in på något genmäle av den senaste inlagan från Tyskt håll synes enligt vår uppfattning tämligen meningslöst."

Eget Historik

Laståmgare på 1907 brton byggd 1905 vid Craig,Taylor & Co ltd i Stockton av stål. (Ex Lord Erskine, Eric Petersen, Dwina, Kara Sea) L.85,1 B 12,8 Tillhörig red AB Allians (Nils Magnus Thore) i Jonstorp. Three-island typ med 4 luckor och 2 master. 764 ihkr. Byggdes 1905 för Sea Transport Co i London,kom sedan till Arkangelsk som Dwina,såldes 1912 till Rostock och omdöptes till Eric Petersen, såldes 1920 till Byron SS Co i London och gick som Lord Erskine till 1926 då hon i juli för 15000 pund inköptes av red AB Allians. i Jonstorp. Den 9.5.29 gick Balticia på provtur från Lindholmens varv efter att ha fått maskineriet Lentzifierat, vilket innebar att pannorna försetts med stegförvärmare och överhettare och den slid reglerade HT-cylindern utbytts mot en ventilreglerad.Kolförbrukningen gick därmed ner från 15,6 ton per dygn till 9,5 ton. - I aug 1922 kolliderade hon som Eric Petersen i Medelhavet med vraket av slagskeppet Majestic och fick i april 1932 vid kollision på Tyne med ss Peterton svåra skador på livbåtar,båtdäck, brädgång mm. 3260 dw.
Prisenhof i Hamburg förklarade1 den 5.12.40 att Balticia skulle indragas jämte last till Tyska Staten. Vid samma förhandling prisdömdes svenska ångarna Edda,Brita,Indus och Dahlia. Oberprisenhof fortsatte att behandla överklagandena fram till den 6.10.44. Under tiden gick Balticia som Gotia under tysk flagg ,administrerad av Orion-rederiet i Hamburg.Hon gick gråmålad med kanonplattformar midskepps och akter i fraktfart på Norska och Danska hamnar från Hamburg och klarade sig ända fram till den 11.10.44 då hon sänktes av plan ur U.S.8th Air Force liggande för ankar i langfjord. Hon sjönk, sållad av raketer och aka-kanoneld,och endast några få man tog sig simmande iland.

BRITA 9.4.40

FAST I BERGEN 9.4.40 - BESLAGTAGITS AV TYSKARNA 28.5 & ÖVERTAGITS 14.6.

Rapport

Ons 3.4.40 avgick Uddevalla destinerad till Rouen via Bergen för konvoj. Rumslast av 1729 ton pappersmassa. 19 omv. Djupg ej angivet.

Befälhavarens rapport

Mån 8.4 på f.m ankrat upp på Bergens redd i avvaktan på anslutning till konvoj.

Tis 9.4 besattes hamnen av Tyska sjöstridskrafter som genom signaler meddelade att inget fartyg tilläts lämna hamnen.Senare besökte jag dagligen konsulatet för att söka få upplysningar och råd. Telefon- och telegrafförbindelserna brutna. Inga postförbindelser.

Tors 18.4 rymde eldare Leif Christensen från fartyget.

Tis 23.4 blev jag tvungen att lämna fartygets alla papper och dagböcker till die Deutsche Schiffahrtsabfertigungsstelle i Bergen.

Fre 10.5 Sattes tyskt vaktmanskap ombord och all landpermission för befäl och besättning blev förbjuden.

Lör 11.5 tilläts jag gå iland för tjänsteärenden.

Sön 12.5 Vaktmanskapet begivit sig iland. Jungman Karlsson,smörjare Alberson och stuert Nilsson lämnat fartyget.På kvällen åter tysk vaktmanskap ombord.

Tis 21.5 Matros Bystedt sjuk.Varit hos läkare och blivit tillrådd att läm fartyget.Erhållit tillåtelse. av tysk myndighet att avmönstra.

Tors 23.5 Lämpare Alexanderrson tillåtits avmönstra på grund av ögonsjukd

Ons 22.5 Matros Karlsson också sjuk och erhållit tillstånd att avmönstra.

Tis 28.5 erhållit följande skriftliga meddelande:

"Der Schwed.Dampfer Brita wird auf grund der Deutschen Prisenordnung für das Deutsche Volk beschlagnahmt.

Auf befehl
W.Holzmann
Oberleutn.zur See & Leiter der
Hafenüberwachungsstelle.

Lör 1.6 erhållit tyskt tillstånd att afmönstra besättningen på 5 man när som måste kvarstanna för vakthållning.Följande afmönstrade: 1e styrman Johansson, 2e styrman Karlsson, kock Hallman,lättmatros Boman och jungman Olsson.

Ons 5.6 Afmönstrade 2e maskinist Pedersen.

Ons 12.6 Sju Tyska besättningsmän kommit ombord.

Fre 14.6 Tyskt befäl och ytterligare tyskt manskap kommit ombord och övertagit båten.Undertecknad, övermaskinist Refslund, eldare Samuelson,matros Johansson och mässpojken Johansson afmönstrade.

Hälsingborg 20.6.40
Henning Jönsson Befh

BRITA 9.4.40

Crew List (Kompl UD R-590)

Befh Henning Julius Jönsson, Mölle
1e styrman Simon Otto Johansson, Stockholm
2e styrman Karl Mattias Karlsson, Smögen
1e maskinist Hans Thomsen Refslund, Köpenhamn
2e maskinist Trygve Pedersen, Köpenhamn
Steward Axel Egon Nilsson, Malmö
Kock Karl Åke Linus Hallman, Stockholm
Mässuppassare Rune Jansson, Bäve
Matros Arvid Johanson, Idd, Norge
Matros Carl E.Bystedt, Gudmundrå (Karl Eugen Allvin Bystedt)
Matros Gustaf Thorén Karlsson, Hunnebostrand
Lättmatros Bror Arne Boman, Malmö
Jungman Gustaf Yngve Olsson, Hudiksvall
Jungman Sven Gustaf Karlsson, Stockholm
Smörjare Christian Albertsen, Trondhjem
Eldare Ernst Georg Samuelsson, Hjärtum
Eldare Einar N.Sunne, Lier, Norge
Lämpare Per Gustaf Alexandersson, Göteborg
Eldare Leif Christensen, Drammen

Sjöförklaring i Hälsingborg tis 25.6.40 kl 10

Inför borgmästare Laurin.

Befh Jönsson förklarade att fartygets dagböcker fråtagits honom och föreledde följande protestskrivelse:

Bergen 30 maj 1940

Till HafenUeberwachungsstelle
Hersteds

D/S Brita

Kapteinen paa ovennevnte skib meddeler at han av de haervaerende Tyske myndigheter har motatt fölgende meddelelse dateret 28 Mai 1940: (Sid 1)

Det Kunglige Sevneske Konsulat tillater sig herved at protestere mot denne seslagleggelse som i allfall for skibets vedkommende må anses som urettsmessig. Da skibet tillhörer en nöitral stat, må man på vegne av rederiet kreve folkerettens priserettsregler efterfulgt, hvorefter et skib först kan erklaeres som prise når en dertil kompetent priserettsavgjörelse foreligger. Intil dette skjer, baerer den Tyska Stat ansvaret for skibets videre skjebne, og holdes herved ansvarlig for ethvert tap og enhver skade som måtte opstå i forbindelse med beslagleggelsen.

Aerbördigst
Kungl Svenske Konsulatet, Bergen

BRITA 9.4.40

1e maskinist Refslund och eldare Samuelsson vidimerat.
Härmed förklarades förrättningen avslutad.

SKNEIII vol 179

Brev från befh i Bergen 2.6.40 till rederiet

Den 28.5 erhölls skriftligt meddelande att Brita beslagtagits för Tyska Riket.Först igår afton kunde skriftlig tillåtelse erhållas om avmönstring för en del av besättningen,dock under förutsättning att nödig vakt av 5 mar hålles tills fartyget övertages. Avmönstrar imorgon 1e styrman Johansson, 2e styrman Karlsson, lättmatros Boman,jungman Olsson och kocken Hällman. Som en del rymt och en del avmönstrat för sjukdom ,återstår ombord utom jag själv maskinist Refslund,eldare Samuelsson,matros Johansson och mess-gossen Jonsson.När vi få avmönstra är mig obekant. Vi längtar därfter ty senaste luftbombardemang ger klarhet för att fartygen å hamnområdet är målen. Tysk väpnad vakt finns ombord som hindrar oss att lämna fartyget mec tillhörigheter om vi ej äro tillåtna att avmönstra. Gör mitt bästa

Och förblir högaktningsfullt

Henning Jönsson.

Rederiet i brev till SKN 20.6.40

Meddelat att befh blivit tillåten att lämna fartyget den 14.6 och att han idaghemkommit från Bergen.Den tyska prisbesättningen kommit ombord i fartyg den 13.6. Befh skall nu avge sjöförklaring i Hälsingborg.

UD R-596 Utgifter för läkare,resor mm

Konsulatet i Bergen lagt ut 2771:35 för Brita avseende proviant,inkvartering på Hotel Bristol och Hotel Rosenkrantzl medicin, ögonläkare Nyquist, kontanter,biljetter mm.
Generalkonsulatet i Oslo lagt ut 694:70 för 11 man från Brita

---

SKNEIII 179 PRISENHOF

Hamburg 9.7.40 kungjorde Prisenhof, Oberlandesgerichtsgebäude,Sievekingplat 2, Hamburg i "Deutschen Reichsanzeiger" att prisrättsförfarande mot Brita skall inledas med givande av en månads frist att inkomma med besvär och skadeståndsanspråk. Jur Dr G.F.Baur ingav 10.8 en begäran om frigivning med bemötande av Prisrättens statuter. "In Namen des Deutschen Volkes" tillbakavisades invändningarna och den 5.12.40 föll konfiskeringsdomen som överklagades till Oberprisenhof i Berlin 23.10.41 sedan denna instans den 24.6.41 stadfäst Prienhofs dom. - Den 4.3.44 skrev SKN till byråchef Nils Ståhle på UD handelsavd.att det inte fanns någon anledni hemställa att någon beskickningsmedlem i Berlin skulle närvara vid Oberprisenhofst förhandlingar. 28.4.44 hölls sammanträde med Oberprisenhof i

BRITA 9.4.40

Kammergericht,Elsholzstrasse 32,Saal 359,Berlin och resulterade i följande:

OBERPRISENHOF
OPH/ e 16/41 "Brita"
Verkündet
am 28 Paril 1944.

In Namen des Deutschen Volkes!

Die berufung gegen den Urteil des Prisenhofs Hamburg von 5.12.40 wird zurückgewiesen!
(Grunden härför redovisas på 23 sidor)

...sid 23:

) Nach alledem hat der Prisenhof Hamburg mit recht sowohl die Entschädigungslose entziehung des Dampfers Brita und seiner Ladung gemäss Artikel 28 und 30 Prisenordnung ausgesprochen,als auch die Anträge der beteiligten zurückgewiesen. Seine entscheidung war daher zu bestätigen und die dagegen eingelegten Berufung der beteiligten zurückzuweisen.

Dr Hesse Dr Karnek Vizeadmiral Schüssler
Dr Verdross Prisenrichter Wolff

Ausgefertigt Berlin 31.7.1944

UD H-1366 Ingen akt om Brita men ovanstående ligger på "Dahlia."

LASTEN SKNEVII 127

11172 balar torr kemisk massa (Zellulose) på 1612,3 ton
52 balar våt trämassa på 144,2 ton
Från Svenska Cellulosa AB i Kramfors & Holmsund till la Papeterie de la Seine,Nanterre och andra papeterier i Pont Eveque,Paris och Laval-sur-logne. Enligt Prisenhof "unbedingt Banngut." (Användes vid ammunitionstillverkning.
Lasten försäkrad för 551.500:- kr

Assurans

13.11.40 betelade SKN till Sv.Cellulosa AB 478.515:38
Totalt då fallet avskrevs 1946 hade utbetalats 543.290:-

Kaskoassuransen SKNEIII kasko

SKN 2.10.40 tillrederiet betalt 276.000 kr
SKN 17.12.40 -"- -"- 184.000:- i slutlig ersättning.
Prisdömd i sista instans 28.4.44. Advokater kostat SKN 1498:98, Doflein 559:78 och diverse 5105:21

Uppehållskostnaderna SKN EIII 190

SKN 9.11.40 ersatt rederiet 17370:86 men rederiet haft utgifter för 24356:29 för liggandet I Bergen 9.4-11.6.40.

BRITA 9.4.40

Historik

Laståńgare på 1345 brton byggd 1908 i Sunderland av stål. (Ex Odland, Odland I.) L. 69,3 B. 11,6 Tillhörig red AB Vsäby (Philip Olsson) i Lerberget. 542 ihkr. Maskin akterut. 26.10.33 på resa Makslahti-Bo'ness förlorade Brita i NNO strom i Nordsjön däckslast av props och fick brädgången på båda sidor ramponerade. -Under tysk flagg gick Brita hela kriget som "Desiderius Siedler" ,tilldelad Reederei AG F.G.Reinhold i Danzig och togs i juni 1945 som krigsskadestånd av Ministry of War Transport liggande i tysk hamn.

SKNEIII vol 179 Besiktigad i Barry 27.8.1946

Wilson & Co skrev 27.8.46 till SKN att Desiderius Siedler besiktigats i Barry Dock. "The vessel is in a generally neglected condition. The holds & deck plates are thickly coated with scale and do not appear to have been chipped for many years. The double bottom tanks were full of water,the bunkers were full of coal and the decks littered with debris.In these circumstances it was impossible to carry out a thorough examination. The Vessel is generally in a bad condition.The ballastpump is beyond repair, frames and deckbeams very rusty, the deck partly rusted through, the 4 winches in bad condition,Main engines appear to have been well maintained a and main bolier reported to be in good condition. " "It will be a very expensive matter to put her through the normal special survey."

SKN skrev 23.10.46 till Fänge & Påhlssons rederier i Häsingborg att " Ni icke har intresse av att återförvärva fartyget som var till 100% återförsäkrat hos War Risks Office ,varför SKN inte har någon aledning att begära fartyget återlämnat till Sverige,utankoomer det att överlämnas till War Risks Office. "

War Risks office sålde fartyget till Irish Bay Lines (Henry R.Lenaghan) i Belfast xom lät istådsätta henne med namnet Ballyholme Bay. 1951 övergick hon till Laure Pattison Orient Line ltd i Belfast.

Vidare öden ej uppföljt.

Pressen Liten notis på undanskymd plats 5.12.40

"Fem svenska ångare indragas av tyska staten."

Hamburg 5.12.TT) : Prisdomstolen i Hamburg beslöt i utslag på torsdagen indraga de fem svenska ångarna Brita på 1345 ton, Dahlia på 1077 ton, Balticia på 1966 ton, Edda på 1600 ton och Indus på 729 ton till tyska staten jämte fartygens laste Fartygen uppbringades under Norgeaktionen och förde kontraband till engelska och franska hamnar. Ifråga om Dahl ia frigavs en del av lasten."

DAHLIA 9.4.40

FAST I BERGEN 9.4 - BOMBSKADAD VID FLYGANFALL, BESLAGTAGEN DEN 28 MAJ.

Rapport

Avgick mån 1.4.40 från Göteborg desitinerad till Manchester/Liverpool via Bergen för konvoj. Rumslast av 748 ton styckegods. 20 ombv.
Beslagtagen i Bergen den 28 maj 1940.

Skeppsdagbok

(Ur minnet och med ledning av bevarade minnesanteckningar.)

Mån 1.4 kl 18 avgått Göteborg.

Lör 6.4 ankrat på Grimstadsfjorden nära Bergen.

Mån 8.4 kl 08 avgått med lots ombord och ankrat kl 07.30 på Bergens redd för att invänta Engelsk konvoj.

Tis 9.4 kl 04 kom tyska krigsfartyg in på hamnen.Häftig beskjutning pågick mellan krigsfartygen och fästningarna.C:a 06.30 Bergen intaget av Tyska: na. Under intagningen lade sig ett större krigsfartyg nära Dahlia varvid skjutning från flera håll förekom. Alla fartyg i hamnen förbjöds genom signaler att lämna hamnen. Kl 16.30 kom 9 st engelska flygplan vilka intensivt bombarderade di i hamnen liggande fartygen.

Ons 10.4 intensiv bombning.Kryssaren Königsberg samt ett annat tyskt krigsfartyg sänkts vid kaj.Bomberna föll runt Dahlia.

13-14-15-16-17-20.4 Bombning,varvid bomberna föllo runt Dahlia.

Mån 22.4 på order från Tyska myndigheterna överlämnat fartygets papper til dem.

Ons 24.4 Bombing och skjutning med kanoner och kulsprutor.

Tis 30.4 Svår bombning och våldsam skjutning.Flera bomber fallit helt nära fartyget. Gramatsplitter regnat över däcken.STB livbåt genomskjuten på 3 ställen. Märken å järnskott m.fl ställen efter granatsplitter.Andra mindre skador uppkommit.1e styrman omkullkastad av lufttrycket men blev icke skadad. Under luftstrid mellantyska och engelska plan kom en kula in genom STB salongsdörr och en ventil söndersköts. Ingen skadad ombord,

Lör 11.5 Flyglarm 3 gånger underdagen. En del oljecisterner som antänts vid bombning på morgonen brunno hela dagen.

Sön 12.5 På aftonen ha 6 marinsoldater under befäl av en överfältväbel kommit ombord i och för vakthållning.

Tis 28.5 Befh fått skriftligt meddelande att fartyget är beslagtaget för Tyska Rikets räkning men att en del av befälet och besättningen ska kvarstanna ombord för vakthållning.

Tors 30.5 Befh inlagt protest mot beslagtagandet av fartyget till de Tyska Myndigheterna genom konsulatet.

1-12-13 juni bombning förekommit

Tors 13.6 Befh fått kvitto av de tyska myndigheterna att de övertagit

DAHLIA 9.4.40

fartyget samt fått skriftlig tillåtelse att med 1e styrman och två kvarvarande besättningsmäm få lämna fartyget.

Göteborg 21.6.40
Indus M.Lithman
Befh

Crew List

Befh Indus Maurice Lithman, Skånegatan 27,Göteborg, 3.7.77 (6½ år ombord)
1e styrman Karl Algot Blomqvist, Göteborg, 33 år (Dec -39)
2e styrman Otto Ferdinand Henning,Oscarshamn
Överkmaskinist Gustaf Johan Andersson, 24.3.83,Göteborg (7 år ombord)
2e maskinist Karl Gustav Pettersson, Göteborg
Stuert Bengt David Hansson
Kock Nils Fredrik Engelbrekt,Malmö
Messgosse Otto Valentin Åstrand, Rödeby
Matros Ernst Tage Gadd,8.2.07,Göteborg (4 år ombord)
Matros Johan Albert Mattsson , Strömstad, 51 år
Matros Karl Valentin Lindfors, Nedertorneå
Matros Oscar Wilhelm Olsson, Karlskrona
Matros Sven William Nordin, Högsjö
Lättmatros Sven Ivar Wiberg
Dunkerman Svante Birger Svensson, Spekeröd, Bh, 21.5.98 (18 år ombord)
Smörjare Sixten Hjalmar Svensson, Strömstad, 36 år
Eldare Karl Folke Karlsson, Persnäs
Eldare Sture Georg Farman, Norrköping
Eldare Erik Gotthard Karlsson, Mönsterås
Maskinelev Erik Harry Sjölander

Sjöförklaring i Göteborg 27.6.40

Skeppspappren beslagtagna av tyskarna 22.4.Befh sedan fört en provisorisk dagbok.

Befh Lithman: 63 år, 48 år till sjöss.Före 13.6.40 hade besättningen med undantag av 1e styrman, donkeyman och matros Gadd avmönstrat pch lämnat Bergen.Den 13.6 hade även befh och dessa 3 avrest från Bergen. Såväl befh som besättningen hade fått ta med sig sina personliga ägodelar ävensom gasmasker, livräddningsdräkter och fartygets radioapparat.

1e styrman Blomqvist: Bekräftat att ingivna dagboksutdrag uppgjorta av honom u rminnetbeträffande tiden före 22.4 och sedan med ledning av bevarade minnesanteckningar samt i samråd med befälhavaren.

Gadd & Svensson bekräftat riktigheten av utdraget.

Inget memorial.

Avföres den 18.7.40 Ej sjöförhörsfall. BoB (I rödkrita på protokollet)

DAHLIA 9.4.40

HAFENÜBERWACHUNGSSTELLE Bergen 28.5.1940
Bergen

Der Schwedische Dampfer Dahlia wird auf grund der Deutschen Prisenordnung für das Deutsche Reich beschlagnahmt.

Im auftrag
W.Holzmann
Leutn. z.See und Leiter
d. Hafenüberwachungsstelle.

Bergen 30 Maj 1940

Til Hafenüberwachungsstelle
Hersteds.

D/S Dahlia

Kapteinen på ovennevnte skib meddeler at han av de haervaerende tyske myndigheter har motatt fölgende meddelelse datert 28.5.40:(So ovan)

Det Kungl.Svenska Konsulatat tillater sig herved at protestere mot denne beslagleggelse som i allfall for skibets vedkommende må anses som urettmessig. Da skibet tilhörer en nöitral stat,må man på vegne av rederiet kreve folkerettens priserettsregler efterfulgt,hvorefter. et skib först kan erklaeres som prise når en dertil kompetent priseretts avgjörelse foreligger. Inntil dette skjer baerer den Tyske stat ansvaret for skibets videre skjebne,og hildes herved ansvarig for et hvert tap og enhver skade som måtte opstå i forbimdelse med beslaglaeggelsen.

Aerbördigst
Kungliga Svenska Konsulatet
i Bergen.

UD R-590 Allmänt/Sjöfart Norgekriget.

P.M. ang. telsamtal med dir.Hedén,Sv.Lloyd,18.5 kl 15.

Direktör Hedén meddelade att Tyske konsuln i Bergen telegrafiskt inberättat till Svenska Llyd att prisrättsförfarande inletts mot fartygen Dahli & Gallia. Dir.Hedén framhöll att däest fartygen skulle såsom beslagtagna avgå till tysk hamn,vore han icke villig att låta någon del av besättningen medfölja. Hedén meddelade vidare att Northumbria enligt den tyske konsuln i Bergen hade avgått till tysk hamn med tysk prisbesättning

Sthlm 18.5.40

Konsulatsutgifter

Konsulatet i Oslo lagt ut 881:54 N. kr för Dahlias folk vid hemresan. Konsulatet i Bergen lagt ut 3732:62 för proviant,biljetter till Oslo, rum på Hospitset,Bristol, Victoria och Hotel Rosenkrantz , mm mm

DAHLIA 9.4.40

Uddeholms AB 15.6.40 till UD

Vi bedja härmed får ordningens skull få meddela att ångarne Dahlia.kbaxk, Albert,Northumbria och Kjell Billner blivit beslagtagna av Tyska myndigheter i Norska hamnar och med inneliggande laster blivit förda till Tyskland för prisrättsförfarande. Förmodligen hava ni redan erhållit meddelande härom från Försäkrings AB Ocean i Göteborg och SKN.

Dahlia till Hamburg.

Den 19.6.40 kom Dahlia under tysk flagg med tysk marinbesättning till Hamburg.

Lastlista från UD till Hamburg

Efter telefonsamtal 21.6 översände Svenska Lloyd till UD en lista på Dahlias last för vidare befordran till konsulatet i Hamburg och Prisdomstolen:

Papper & Papp	645.955 kg
1 st möbelvagn	3500 kg
Valstråd	65.793 kg
Stål i lådor	30.401 kg
Rördelar	1844 kg
Diverse	73 kg

Kaskoassuransen SKNEIII 175

SKN 1.10.40 till rederiet på check utbetalat 60% = 261.000 kr
SKN 11.12.40 -"- slutersättning för Dahliaa= 174.000 kr.
Slutdom om beslag avkunnad 5.12.40 Vid Prisenhof i Hamburg.

LASTEN SKNEVII 120

Last försäkrad i SKN

97 rullar tidningspapper - 547533 kg - Stora Kopparbergs Bergslags AB till Manchester (D.C.Thomson & Co ltd) Manchester

171 rullar tidningspapper - 13150 kg - Katrinefors AB,Mariestad. till Bibby & Baron Ltd,New Bridge Mills,Bury.

43 balar papper - 9616 kg - Munkedals AB, Munkedal.

174 Balar & 100 rullar kraftpapper 40.273 kg Uddeholms AB.Uddeholm

451 rullar stålvalstråd 23.728 kg -"-

2 lådor stål (Strip steel & nickel Bandsaw steel) -"- 228 kg

1 låda handstickningsmaskiat 73 kg AB Per Persons Väf & Stickmaskin Alströmergatan 22, Stockholm

Last försäkrad i England

111 lådor maskinbyggnadsstål 30.170 kg Sandvikens Jernverk AB,Sandviken till Sanvik British Gaency Ltd,Birmingham.

forts

DAHLIA 9.4.40

Forts last ass. i England

170 buntar träfiberplattor 35384 kg Fridafors Fabriks AB ,Fridafors
12 låsor Järnrörsförbindningar 1844 kg AB Järnförädling,Hälleforsnäs
579 rullar & 17 buntar valstråd 42065 kg Uddeholms AB,Uddeholm
T. Ramsbottom,Lyons & Co ltd,Manchester.
1 lift & 2 crates furnitures 3500 kg Wilson & Co ,Göteborg

======================

Sistnämnda möbler utgjorde Brittiske medbogaren Archibald Stewartsham Han skule efter flera år i Göteborg flytta till England mars 1940. Adress i England: c/o James Stott Ltd,Oldham. Prisdomstolen i Hamburg frigav 5.12.40 möblerna och stickmaskinen. Stickmaskinen kostade SKN 107:13 i hemtransport. Möblernas öde förmäles ej. i Prisdomstolens utslag 5.12.40 som förklarade fartyg och last ~~konfiskerade~~ konfiskerade undantogs stickmaskinen,eftersom den befunnits icke användbar i krigsindustrin vid te,ex uniformstillverkning. Expertis i domstolen klarlade att denna handstickmaskin var användbar vid tillverkning av jumpers, sweaters,västar, pullovers,schalar,mössor, sportstrumpor,damasker o.dyl.

UD H-1366 Prisdomstolen SKNEIII 175

13.7.40 kungjordes i "Deutscher Reichsanzeiger" i Hamburg att prisrättsförfarande inletts mot Dahlia och Brita. Den 5.12 40 föll Prisdomstolens konfiserkingsutslag för Dahlia. Överklagandet följdes av ytterligare flera års juridiskt tragglande med inlagor av Schön & Pflüger och Max Doflein och juridiska hårklyverier som t,ex om stickmaskinen (se ovan) lämpade sig för uniformstillverkning eller ej. Den 26.2.41 meddelade Prisenhof generalkonsulatet att stickmaskinen och möblerna fanns för avhämtning hos Leth & Co,Baumwall 3 :Hamburg. Alll övrig last krigskontraband. Sista ordet om Dahlia fälldes av Oberprisenhof i Berlin vars utslag den 23.9.44 översändes till UD av SKN. Den slutliga domen hade fallit 28.4.44. Korvetten-Max Doflein,Esplanade 6, Hamburg, skrev 1.9.44 till SKN apropå detta domslut att det inte kan överklagas. "Ein rechtsmittel gegen das Urteil des Oberprisenhofs gibt es bekanntlich nicht. Ich wäre ihnen dankbar wenn sie mir demgemäss bestätigen dass ich die sogenennten "9 April-fälle" als für mich erledigt betrachten darf. " i Slutdomen slås fast att det rådde krigstillstånd mellan Norge och Tyskland April-maj 1940 och därmed var norskt territorialvatten " im sinne des Artikel 4 Prisenordnung Hoheitsgewässer eines Feindes." Av den anledning gällde inte Artikel 5 som förbjuder tagande av priser på neutralt vatten.

SKNEVII 120 Lastassurans

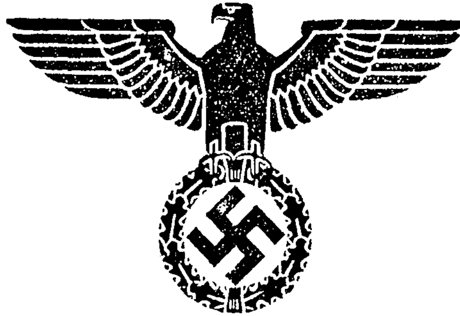
SKN utbetalade sammanlagt 259.909:36 för lasten till lastägarna, d.v.s för den del av lasten som var försäkrad i Sverige.

DAHLIA 9.4.40

Historik

Lastångare på 1078 brton byggd 1907 vid Lindholmen i Göteborg av stål. L 63,6 B. 10.2 Tillhörig Red AB Svenska Lloyd (K.R.Bökman) i Göteborg, som förvärvade fartyget 1919 då Nordiska Rederi AB (Werner Lundkvist) i Göteborg flotta gick upp i Lloyd. Det var Dahlia,Calla,Mira och Klippan som från 1.1.19 kom att ingå i Llloyds flotta. Dahlia sjösattes 16.10.07 och gick på provtur 22.11.07, högsta fart 10 knop. 615 ihkr maskin, 1494 ton DW. Förhöjt akterdäck. De 2 stora luckorna mätte 13,43 x 4,3 meter och gick över resp. däcks hela längd. 4 master, 4 bommar, 4 ångwinschar. Förste befh var C.D.Romée. I stort sett behöll hon sin exteriör oförändrad ända till slutet 1960. - Under tysk flagg 1940-45 bar hon namnet Johannes Willi och redades av Bissmarck-linjen i Hamburg-Altona och det var i Hamburg Engelsmännen fann henne i maj 1945,rostig, med gistna läckande däck och allmänt vanskött. Ing Sten Haeger från SKN besiktigade fartyget 14.11.46 och sammanställde en diger rapport:backdäcket av järn måste förnyas liksom de 4 masterna, båda livbåtarna,all inredning,alla trädäck, taket över maskinkappen,all garnering etc En total genomgång av allt med förnyelse av det mesta. 9.1.47 skrev SKN till Sv.Lloyd att War Risks Office i London accepterat ett anbud på 50.000 kr för fartyget och 31,5.47 avhämtade Switzers Sigyn i Hamburg Johannes Willi för bogsering till Hälsingborg där Röda Bolaget tog över för fortsatt bogsering till Lindholmens varv i Göteborg. Det blev återkomsten efter den resa Dahlia anträtt från Göteborg 1.4.40. En styrman, en maskinist och 5 man från Switzers bemannade henne u. bogseringen. Efter ett halvårs modernisering trädde hon åter i tjänst som Lloyds "Frisia". 9.10.53 kolliderade Frisia på utgående från Gtbg med trälsat till Manchester i inloppet vid Älvsborgs fästning med ms Cocal av Laguna,Brasilien på 2300 brton byggt 1944 i Sturgeon Bay, Wisconsin som Libertyship,som i barlast var på ingående men fick styrmaskinsfel och girade upp framför Frisia vars stäv i 90° vinkel
rände in i Cocals STB-sida mellan lucka 1 och 2 där ett 6 meter högt och 1½ meter brett hål revs upp. Frisia fick stävskenan och bogplåtarna dubbelvikta blev ej läck men måste gå till Lindholmen för 10 dagars reparation. Cocal rändes sjunkande på grund vid sidan av leden och blev stående på en lerbank med vattenfyllda förrum. Hon infördes 13.10 av Röda Bolaget till docka vid Lindholmen. - I sept 1955 såldes Frisia för 175.000 kr till red AB Svan (Lennart Petterson) i Bleket och fick namnet Svan. Frisia var då näst äldst i Llydflottan.Äldst var Iberia, byggd 1903. I mars 1956 såldes Svan till Sten A.Olssons Handels AB i göteborg för 180.000 och av denne i maj s.å för 254.975 kr till Nicos Kathreptis i Pireus och kom som "Fri" i Medelhavsfart. I dec 1960 gick hon till nedskrotning i Grekland.

Oberprisenhof



Im Namen des Deutschen Volkes!

OPH/E 13/41 ("Dahlia")

Verkündet
am 28.April 1944
Hoppe
Protokollführer.

In der Prisensache
betreffend

den schwedischen Dampfer "D a h l i a"

hat der Oberprisenhof auf Grund der mündliche
Verhandlung vom 28.April 1944 unter Mitwirkur

1. des Vizepräsidenten Dr.Hesse
2. des Prisenrichters Dr.Kraske
3. des Prisenrichters Vizeadmiral Schüssler
4. des Prisenrichters Dr.Verdroß
5. des Prisenrichters Wolff

auf die Berufung
der Reederei A.B.Svenska Lloyd in Götebo
und der Firmen
Stora Kopparbergs Bergslags A.B.in Falun,
Katrinefors A.B.in Mariestad,

-2-

Munkedals A.B.in Munkedal,
Axel H.Ågren A.B.in Göteborg,
A.B.Per Perssons Väf= och Stickmaskin in Stockholm,
Sandvikens Jernverks A.B.in Sandviken,
Uddeholms A.B.in Uddeholm

für Recht erkannt:

Die Berufung gegen das Urteil des Prisenhofs Hamburg vom 5.Dezember 1940 wird zurückgewiesen.

G r ü n d e

Der zur Führung der schwedischen Flagge berechtigte Dampfer "Dahlia" (1077,8 BRT), Heimathafen Göteborg, der im Eigentum der Reederei A.B.Svenska Lloyd daselbst steht,wurde am 10.April 1940 im Hafen von Bergen im Zuge der deutschen Norwegenaktion angehalten, demnächst nach Hamburg überführt und dort später aufgebracht. Das Schiff hatte den Hafen von Göteborg am 1.April 1940 mit einer Ladung Stückgut (insgesamt 12, je durch ein besonderes Konnossement gedeckte Partien) verlassen. Es war von verschiedenen schwedischen Firmen beladen worden, nämlich von den Firmen Stora Kopparbergs Bergslags A.B.in Falun, Katrinefors A.B.in Mariestad und Munkedals A.B.in Munkedal mit Papier (Ladungsteile 1,2 und 11), von der Firma Axel H.Ågren A.B.in Göteborg mit Pappe (Ladungsteil 3), von der Firma Wilson & Co in Göteborg mit Hausrat (Ladungsteil 4), von der A.B.Järnförädling in Hälleforsnäs mit Eisenrohrverbindungsstücken (Ladungsteil 5), von der A.B.Per Perssons Väf= och Stickmaskin in Stockholm mit einer Handstrickmaschine (Ladungsteil 6), von den Firmen Sandvikens Jernverks A.B. in Sandviken und Uddeholms A.B.in Uddeholm mit Maschinenbaustahl (Ladungsteile 7 und 12) und von der Firma Uddeholms A.B.in Uddeholm außerdem noch mit

Stahl-

EDDA 9.4.40

FAST I LERVIG 9.4 - FÖRD TILL HAUGESUND 18.4 - BESLAGTAGITS I STAVANGER.

Rapport

Avgick Uddevalla lör 6.4.40 desitinerad till Grimsby/Methil via Bergen för konvoj. Rumslast av 1894 ton pappersmassa. Uppbringad tors 18.4 av tysk torpedbåt kl 05.15 utanför Lervig, Norge.

Skeppsdagboken

Lör 6.4 kl 04 avgått från Uddevalla u. lots ledning.

Mån 8.4 passerat Kopervik kl 14,15, styrt efter lotsens anvisningar. Stoppa av ett norskt bevakningsfartyg kl 22 och beordrats invänta dager för att fortsätta resan. Legat med stoppad maskin på Korsfjorden.

Tis 9.4 kl06 erhållit order av norskt vaktfartyg att avgå till Lervig Kl 09.10 ankrat vid Lervig, STB + 60 famnar.

Ons 10.4 - ons 17.4 till ankars i Lervig i avvaktan på händelsernas utveckling. 17.4 erhållit order av de Norska myndigheterna i Lervig att avgå till hamnen i Sörlidsvaag.

Tors 18.4 03.15 lättat ankar och avgått under lots ledning. Prejats 05.15 av en tysk torpedbåt som satt ombord prismanskap och beordrat fartyge till Haugesund. Styrt sydvart efter lotsens anvisningar. Kl 11 förtöj långsidan annan ångare vid kajen i Haugesund.

Fre 19.4 Förtöjt som föregående dag. Under dagen kom norrifrån en engelsk flygmaskin som på låg höjd passerade hela hamnen varefter den återvände samma väg den kommit. De tyska luftvärnskanonerna öppnade eld varvid Edda sannolikt träffades midskepps BB. Någon skada uppkom ej på fartyge ~~Kl 11 förtöjt långsidan annan ångare vid kajen i Haugesund~~ Kl 22 er- ~~Fre 19.4~~ hållit order att hålla maskinen klar för avgång.

Lör 20.4 kl 02.30 lättat ankar och avgått från Haugesund med tyskt prismanskap ombord. Styrt enligt prisbefälhavarens order. Kl 09 förtöjt vid kajen i Stavanger.

Fre 26.4 kl 04.40 besköts den kaj där fartyget ligger med kulsprutor från en passerande Engelsk flygmaskin. Huruvida Edda träffades av skotte kan ej med bestämdhet sägas.

Sön 28.4 kl 21.30erhållit order att kl 08 nästa morgon avgå till kolkajen för att komplettera bunkerförrådet i och för avgång från Stavanger.

Mån 29.4 kl 08 för egen maskin avgått till kolkajen för bunkring. Bunkrat kl 09- 11.45, då c:a 60 ton voro intagna. Djupg F 19′1″ - A 20′9″ Då bunkringen avslutats avgick fartyget till den plats det förut legat förtöjt och förtöjdes nu på utsidan av ss Balticia . Ordern om avgång från Stavanger tills vidare inhiberad.

Tis 30.4 Vid 22-tiden flög ett engelskt flygplan över Stavanger varvid det öppnades eld från flera tyska LV-kanoner och kulsprutor.

EDDA 9.4.40

Fre 3.5 kl 15.30 kom hamnlots ombord och fartyget avgick ut på redden.
Kl 17 ankrat med BB + 75 famnar.

Ons 8.5 kl 07.30 kom en motorbåt med Tyska officerare långsidan och beordrade befh att fartyget skulle vara klart att avgå om c:a 3 timmar. Då efter 3 timmar ingen vidare order erhölls kvarligger fartyget som förut.

Tors 9.5 Protokoll

Fört vid skeppsråd ombord å ss Edda av Stockholm den 9 maj 1940.
Närvarande vid skeppsrådet voro: Befh E.Ewaldh, 1e och 2e styrman, 1e och 2e maskinisterna samt matroserna S.Gustavsson och G.Karlsson.
Diskussion rörde sig om att Stavaners hamn enligt de närvarandes åsikt ansågs som säker hamn för uppbringat fartyg och samtidigt åberopas Tyskt prisreglemente,Artikel 69,moment 1.Det har kommit till skeppsrådets kännedom att fartyg och hela konvojer förstärts genom anfall från engelska örlogsfartyg.Efter befälhavarens rådplägning med Tyska marinmyndigheter i Stavanger har det framgått att ss Edda skullle med nuvarande besättning insättas i trafik för Tyska regeringens räkning.

Resolution

Skeppsrådet beslöt att i händelse de Tyska myndigheterna fordrade avgång från Stavanger,fartygets befh, befäl och besättning skulle absolut neka att medfölja fartyget. Ovanstånede har upplästs för hela besättningen och har samtliga uttryckt sig fullt vara eniga om innebörden av detsamma och neka följaktligen att vid fartygets avgång medfölja detsamma. Undeerskrifter.

Sön 12.5 vid 14-tiden kom en tysk patrullbåt med order till befh att med besättningen inom 30 minuter lämna fartyget som då skulle övertagas av tysk besättning. Besättningen packade omedelbart i stor hast sina tillhörigheter och den svenska flaggan nedhalades. Tyskarna återkommo emellertid ej under dagen varför vidare order avvaktades.

Mån 13.5 kl 13 anlände en bogserbåt med den nya besättningen och den förra besättningen lämnade fartyget.

Göteborg 23.5.40
Ernst A.Ewaldh
Befh

Red AB Edda till SKN 10.6.40 SLNEIII 175

Enligt senaste underrättelser från UD avgick Edda från Oslo den 2.6 under Tysk flagg och med Tysk besättning och anlände till Hamburg 6.6

EDDA 9.4.40

Telegram Oslo-beskickningen till UD 8.6.40

25 edert 45. Edda avgått Oslo till tysk hamn 2 juni stop fartyget då välbehållet stop finns ej i Oslo stop uppgifterna från KMD = Beck-Friis.

KK vol41 Crew list

Befh Ernst A.Ewaldh, Möllegränden 4,Hälsingborg
1e styrman Arvid Hörnell, f-88
2e styrman Carl Carlsson
Chief Ernfrid Olaus Månsson, f-93
2e maskinist Edvid Persson.
Steward S.Chlesö (Dansk)
Kock O.Fredin
Mässuppassare H.Kolintsansky (Polack)
Matros S.Gustafsson
Matros F.Psokys (Lett)
Matros A.Karlsson
Lättmatros R.Kais (Lett)
Jungman O.Jonsson
Jungman Åke Svanesson
Smörjare M,Levins (Lett)
Eldare A.Kisel (Lett)
Eldare A.Oleson
Eldare K.Sandstedt
Lämpare S.Eriksson

Sjöförklaring i Stockholm 13.6.40

Jur.kand.Jan Otto Modig för SKN
Sakkunniga Otto Dahlquist & Ernst Perno ställt 2 frågor:
1) Av vilken anledning stoppades Edda av norskt vaktfartyg 8.4.?
2) Var svenska flaggan hissad och hade fartyget fullt synliga neutralitets märken?

Befh Ewaldh: Edda i största möjliga utsträckning gått på norskt vatten och skulle enligt den uppgjorda planen endast ha anlöpt Bergen för konvo Den prisbesättning som satts ombord 18,4 hade lämnat fartyget i Stavange där Edda sedan bevakades av tyskt militärmanskap på kajen. Tyske hamnkommendanten hade givit order om bunkerkomplettering 28.4.Kolleverantöre frågat om befh hade licens för bunkring.Befh svarat att han inte hade någon sådan licens och att bunkringen beordrats av den tyske hamnkommendanten.Efterdetta besked fick fartyget den begärda kolkvantiteten. - Ordern den 29.4 att fartyget tills vidare inte fick avgå hade lämnats av hamnkommendanten.Ytterligare 3 svenska fartyg legat i Stavanger. De

EDDA 9.4.40

De 4 befälhavarna på dessa svenska fartyg dagligen haft två konferenser med hamnkommendanten.Någon dag efter Eddas ankomst till Stavanger hade den svenske konsuln meddelat befälhavarna att han från UD erhållit telegram av innehåll att det var tillåtet för svenska fartyg i Stavanger att avgå österut. I anledning härav hade ett sammanträde hållits mellan konsuln och de 4 befh varvid beslut fattats att befh skulle hänvända sig till den Tyske Garnisonsöverbefälhavaren, i Stavanger och söka utverka tillstånd att med sina respektive fartyg avgå österut, d.v.s till Sverige. Befälhavarna uppsökte Garnisonsöverbefälhavaren och låtit honom ta del av UD:s telegram. ÖB meddelade dem att de ägde avgå österut från Stavanger samt att de nästa dag av hamnkommendanten skulle få närmare order om vilken kurs de skulle styra. Å den sålunda bestämda dagen infann de sig på Hafenkommandanturen där de fick beskedet att en Tysk amiral kort innan anlänt till Stavanger med ett flygplan och övertagit befälet där samt att amiralen låtit meddela förbud för de svenska fartygen att avgå från Stavanger. Något senare hade Eddas befh erfarit att ett av de ovannämnda fartygen, Monark, som med tysk prisbesättning avgått fråb Stavanger blivit torpederat av en engelsk ubåt och att 7 andra fartyg som avgått från Stavanger i tysk konvoj också hade torpederats. Den 9.5 ingav befh en på tyska avfattad protestskrivelse till hamnkommendanten.

Stavanger 9 Maj 1940

Till Tysklands Hamnkommendant
Stavanger

I egenskap av kapten å det svenska ångfartyget Edda ber jag om slutgiltigt besked huruvida jag kan lämna Stavangers hamn med fartyg och besättning. Jag protesterar emot att avgången från Stavangers hamn äger rum i Tysk konvoj eller med Tyskt prismanskap.

E.A.Ewaldh
Kapten å svenska ångaren Edda.

Hamnkaptenen tog emot protestskrivelsen och sade sig ämna försöka utverka tillstånd för de svenska befälhavarna att avgå till Sverige med sina fartyg. På e.m samma dag meddelade Kommendanten att han inte lyckats utverka något dylikt tillstånd. - Den 9.5 hölls skeppsrådet ombord. Den 12.5 kom Tysk prisbesättning ombord och installerade sig. Den 13.5 anlände ytterligare ett antal tyskar,vilka inte varit militärt utrustade,till fartyget. Den Svenska flaggan varit hissad till 12.5 då prisbesättningen kom ombord. Edda var bemålad med tydliga blå-gula fält.
1e styrman & chiefen bekräftat riktigheten i detta.

(Protokollet påskrivet i rött av sjötekiske konsulenten Bo Bergström:" Avgöres juli 1940.Ej sjöförhörsfall. BoB.")

======================

EDDA 9.4.40

Lasten försäkrad i England

UD H-1366 & SKNEIII vol 175 samt KK vol 41 ger följande uppgifter:
Lasten var krigsassurerad i England och obetald.
Den bestod av följande:
729 ton - 4374 balar - Wet pulp (våt kem.massa) från Munksunds AB,Luleå
349 ton - 2096 balar - våtmassa från Ulvviks AB,Kramfors
408 ton - 2448 balar - våtmassa från Torpohammars AB,Sundsvall

Ovanstående last destinerad till Peter Dixon & Son ltd i Grimsby genom Svenska Cellulosa AB.
408 ton - 2460 balar- kraftpulp från Dynäs AB,Wäija för Smith,Anderson & C Ltd i Leslie (Lossning i Methil)
Hela lasten togs av tyskarna som krigskontraband.

UD H-1366 Telegram till UD från konsulatet i Hamburg 8.6.40

56 Prisenhof meddelat svenska Edda aegare Arnold de Champs Stockholm i foerrgaar infoerd Hamburg - Stridbeck.

SKNEIII 175 Kaskoassuransen

SKN utbetalade 1.7.40 a conto 150.000 kr till rederiet
SKN -"- 28.11.40 -"- 75.000 kr -"-
SKN -"- 17.12.40 -"- 100.000 kr -"- i slutlig ersättning.
Advokater, Doflein etc kostat 7648:90

Edda prisdömd 5.12'40 av Prisenhof

Dr Werth i Prisenhof, Hamburg yrkade 18.11.40 att få Edda konfiskerad jämte last med tillbakavisande av alla skadeståndskrav. "Das Prisenrecht komnte seit dem 9.4.40 in Norwegen ausgeübt werden da seither die Norwegischen Hoheitsgewässer bereits Hoheitsgewässer der Feinde des Deutschen Reiches waren." - " Die Gesamtladung von nasse Mekanische Holzmasse ist als Banngut anzusehen ... Die Feindliche bestimmung glit gemäss Artikel 23,Ziff.1 PO als nachgewiesen..." - Svenska sidans ombud, dr Hans Ehlers,rapporterade den 5.12 40 till Duncker & Joly avslutande med " Sobald die Urteilsnegründung eingegangen ist komme ich auf die Sache zurück. Heil Hitler! Dr Hans Ehlers." - Som första instans förklarade Prisenhof -Hamburg den 5.12.40 Edda med last beslagtagen i Tyska folkets namn! Men den 16.3.41 ingav Rechtsanwalt dr Naumann sitt överklagande av domen till Oberprisenhof i Berlin som inte blev klar med sitt slutliga domslut förrän kriget slutade i totalt nederlag i maj 1945. Så sent som 15.12.44 insäde dr Naumann genom Mac Dofleins förmedling till Oberprisnehof:Berlin W 35,Elsschutzstrasse 32, Kammergericht, ett utdrag ur Eddas skeppsdagbok för 6-18.4.40. Vid den